

Commissie voor Mobiliteit,  
Overheidsbedrijven en Federale  
Instellingen

van

WOENSDAG 9 JULI 2025

Voormiddag

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

du

MERCREDI 9 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 et présidée par M. Frank Troosters.

*De teksten die cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.*

*Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.*

Le **président**: Goedemiddag allemaal, bienvenue dans la Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales. Nous accueillons le ministre Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale.

**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 spoorvakbonden" (56006803C)

**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)

**01.01** **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag.

*Na twee dagen van intensief overleg waarin een 'open en respectvol' debat plaatsvond over onder meer personeelsbeheer, juridische verantwoordelijkheden en de modernisering van het statuut van het personeel bereikten de minister en de spoorvakbonden een voorakkoord.*

*Intussen blijkt dat de achterban van de spoorbonden dit voorakkoord met overgrote meerderheid hebben verworpen.*

*Wat is de stand van zaken met betrekking tot het overleg met spoorvakbonden? Heeft er nog nieuw overleg plaatsgevonden? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, zal dit alsnog (en wanneer) plaatsvinden? Wat waren de elementen van het voorakkoord dat de minister met de spoorvakbonden bereikte? Wat waren de inhoudelijke struikelpunten voor de spoorvakbonden? Welke garanties verkreeg de minister inzake het al dan niet organiseren van nieuwe stakingen?*

Samengevat, het aangekondigde voorakkoord werd verworpen door de achterban van verscheidene spoorvakbonden. Wij hebben heel lang moeten wachten op de inhoud van dat voorakkoord; telkens werd ons opnieuw om geduld gevraagd.

Wat was de inhoud van het voorakkoord? Wat waren de struikelblokken voor de bonden en hun achterban? Mijnheer de minister, welke garanties hebt u gekregen dat er voorlopig niet zal worden gestaakt?

**01.02 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, uiteindelijk zal mijn toelichting grotendeels overeenkomen met die van de heer Troosters, maar ik wil toch enkele specifieke punten aanhalen.

Het voorakkoord dat op tafel lag en dat we in de pers moesten lezen, heeft uiteindelijk tot niets geleid, omdat 99 % van de ACOD-leden tegen hebben gestemd. Ik heb gisteren vastgesteld dat de ACOD-leden zich tegen veel zaken verzetten. Ook bij het ACV stemde 57 % tegen.

Hoe interpreteert u de afwijzing van het akkoord door de vakbonden? Plant u nieuwe overlegmomenten? Ik ga ervan uit van wel, want u hebt altijd aangegeven voorstander van dialoog te zijn.

Wat is de timing? Is daar al een planning voor opgesteld? Wordt het oorspronkelijke voorakkoord nu volledig verlaten, of vormt het een vertrekbasis voor verdere onderhandelingen? Blijven bepaalde elementen daaruit behouden?

**01.03 Niels Tas (Vooruit):** Mijnheer de minister, dat 99 % van de ACOD-leden en de helft bij het ACV tegen heeft gestemd, stemt tot nadenken.

We hebben vernomen dat de gesprekken inmiddels hervat zijn, wat wij een goede zaak vinden en waarvoor wij ook blijven pleiten. Ik wil u danken voor uw constructieve houding op dat vlak, alsook de vakbonden voor het feit dat ze op het moment niet kiezen voor nieuwe stakingen.

Wij willen inhoudelijk wel dieper ingaan op enkele vragen en bedenkingen. Mijnheer de minister, kunt u, ten eerste, uitleggen waarom de stopzetting van statutaire aanwervingen vanaf 2028 en de overdracht van de taken van HR Rail naar zowel de NMBS als Infrabel belangrijk zijn voor een beter en efficiënter spoor? Hoe zal dat ervoor zorgen dat de rechten van de werknemers effectief gewaarborgd blijven, zoals u hebt beloofd?

Hoe wilt u, ten tweede, de bezorgdheid van de vakbonden aanpakken over het versnipperde personeelsbeleid? De organisatie van de NMBS en Infrabel is complex. Hoe zult u de versnippering aanpakken en gehoor geven aan de roep om een gezamenlijke leiding voor een efficiënter spoorbeheer, zonder een wirwar aan bevoegdheden tussen Infrabel en de NMBS? Wat is uw visie daarop?

Ten derde, welke stappen zult u zetten om het overleg met de vakbonden opnieuw op te starten en te zorgen voor een akkoord dat op brede steun kan rekenen bij het spoorpersoneel? Kunt u garanderen dat dat proces op een duidelijke en transparante manier verloopt, zodat iedereen zich gehoord voelt?

Hoe werkt u, ten slotte, samen met de vakbonden aan oplossingen voor het pensioen van spoormedewerkers, zeker nu daarover nog verder overleg nodig is met de minister van Pensioenen? Wij rekenen er namens Vooruit op dat u samen met de vakbonden naar concrete oplossingen voor het spoor en zijn personeel zoekt. Alleen zo kunnen we ervoor zorgen dat iedereen zich op een betaalbare manier kan blijven verplaatsen. Dankzij mensen die hun job met plezier doen en onder goede voorwaarden, kunnen we dat blijven waarmaken.

Le **président:** Madame Jacquet, vous pouvez regrouper vos deux questions.

**01.04 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** *Monsieur le ministre, ces dernières années, et encore actuellement, nos sociétés de chemin de fer engagent de plus en plus de contractuels. Pour les cadres ordinaires, ces engagements sont exclusivement réalisés sur base de contrat de travail. Pour Infrabel, c'est le cas depuis près de 10 ans.*

*Mes questions sont donc les suivantes:*

*1/Au vu de l'article 67 §1 et §2, et au regard des quatre exceptions dérogeant à l'engagement statutaire, comment justifiez-vous/comment les chemins de fer justifient-ils ces embauches ? Que faites-vous pour veiller à ce que la loi soit correctement appliquée ? Rendre les chemins de fer attractifs sur base de contrat type Plan cafeteria n'est pas un justificatif du non-respect de la loi. D'autre part, les engagements statutaires ne sont-ils pas attractifs ?*

*2/ HR Rail aurait récemment mené une étude concernant la différence de "coût" entre un contractuel et un statutaire. Pouvez-vous nous révéler les conclusions de cette étude et nous la transmettre dans son intégralité?*

*3/ Quel est le taux de rétention des cadres engagés avec des contrats de travail ? Combien travaillent encore pour les chemins de fer après -- par exemple -- 2 ans ? Y a-t-il une différence entre les contractuels "classiques" et les contractuels NRP ? L'excès de turnover du personnel peut devenir néfaste. Il est important de capitaliser les acquis pour une société comme les chemins de fer et ses métiers techniques*

*Monsieur le ministre, le gouvernement est en discussion sur les réformes à mener en matière de travail. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que les premières fuites interpellent: dérégulation du temps de travail, attaque sur le travail de nuit, contournement de la concertation sociale, affaiblissement des syndicats, ...*

*A ce stade, au niveau ferroviaire, les attaques contre le travail de nuit concerneraient les opérateurs marchandises.*

*Mes questions sont donc les suivantes:*

*1/ Quels seront les impacts concrets de la réforme Travail sur les cheminots?*

*2/ Quelles positions avez-vous défendues durant les discussions?*

*Je vous remercie.*

**01.05 Dimitri Legasse (PS):** Monsieur le ministre, vous vous rappellerez certainement qu'il y a un mois et demi, vous étiez non pas moqueur, mais un peu rieur, lorsque je n'avais pas adapté ma question par rapport à l'évolution de la posture syndicale. Sans doute étais-je un peu devin, mais aujourd'hui, les chiffres sont effectivement clairs, avec 99 % dans un cas et plus de 50 % dans l'autre cas. Les syndicats – à l'exception du syndicat libéral – de la CGSP avaient rejeté votre préaccord. Les inquiétudes sont nombreuses, convenons-en. L'avenir de HR Rail, les économies annoncées sur le rail – à hauteur de plus de 600 millions d'euros –, la fin du statut, ou encore tout ce qui touche à la pension – même si cet aspect est du ressort de votre collègue Jan Jambon – sont autant de sujets d'inquiétude.

Avec les réformes annoncées, le dialogue social que vous avez pourtant voulu tisser n'en est nulle part, il est même plus que menacé. Quoi que vous en disiez, les droits des travailleurs sont réduits, et la poursuite vers la privatisation – ou libéralisation – du rail, demeure, en fin de compte, non pas votre stratégie, mais la stratégie du gouvernement, autrement dit celle qui vous est imposée. Les syndicats vous ont invité à de nouvelles négociations, selon mes informations. Pas plus tard qu'hier, nous avons d'ailleurs eu l'occasion d'échanger avec monsieur Lejeune.

Les syndicats se disent constructifs – et je les crois – et veulent donner toutes les chances à la concertation sociale. Leur objectif premier est d'améliorer le contenu du préaccord. À cet égard, nous souhaiterions mentionner votre déclaration, selon laquelle vous affirmez vouloir relancer les consultations, ce qui nous réjouit, bien sûr. Vous évoquez un calendrier clair préalablement à une reprise effective de la négociation, et nous sommes curieux de connaître les étapes et le contenu des négociations, parce que nous avons appris énormément de choses dans la presse, ce qui est plutôt regrettable.

Avez-vous entendu les préoccupations légitimes des travailleurs? Quelles garanties allez-vous pouvoir leur fournir?

Avez-vous associé au processus votre collègue chargé des Pensions?

Apprendrons-nous les choses autrement que dans la presse? Monsieur le ministre, merci d'avance pour vos réponses.

**01.06 Staf Aerts (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, het sociaal akkoord dateert inmiddels van enige tijd geleden. Eind april pakte u uit met een voorakkoord, maar dat werd duidelijk niet goed onthaald

door de vakbonden. Het is al aangehaald: 99 % van de ACOD-leden heeft het verworpen. De resterende 1 % heeft zich onthouden. Kennelijk heeft dus letterlijk geen enkele persoon voorgestemd. Ook het ACV heeft het akkoord met een meerderheid verworpen. Dat betekent dat er nog heel wat werk op de plank ligt.

Mijnheer de minister, daaruit volgen toch een aantal vragen. Wat waren volgens u de belangrijkste redenen waarom de spoorvakbonden het akkoord verworpen hebben? Zult u het voorstel dat u aan de vakbonden hebt bezorgd ook aan het Parlement bezorgen? Die vraag leeft al langer. Hoe zult u tegemoetkomen aan de bezorgdheden van de werknemers? Wat zijn de krachtlijnen van uw nieuw voorstel? Waar zitten de aanpassingen? Hebt u een timing voor ogen? Ook niet onbelangrijk, moeten de treinreizigers nieuwe stakingen verwachten?

Nog geen jaar geleden heeft de NMBS aangekondigd haar openbardienstcontract niet te kunnen naleven wegens een tekort aan treinpersoneel. Het gevolg was dat de dienstverlening erop achteruitging. Het contract werd niet nageleefd en de uitbreidingen werden uitgesteld. Ondertussen grijpt u wel drastisch in op het personeelsstatuut, met duidelijk veel ontevredenheid tot gevolg. Maakt u het op die manier voor de NMBS niet onmogelijk om extra mensen aan te werven en zo ook voor die extra dienstverlening te zorgen?

De **voorzitter**: Wensen leden van andere fracties aan te sluiten bij de vragen?

**01.07 Steven Coenegrachts** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, gezien de afwezigheid van collega De Knop, vraag ik het woord.

Mijnheer de minister, de voorgaande sprekers hebben in hun inleiding al uiteengezet dat de vakbonden van het spoor uw voorakkoord hebben afgekeurd. Althans, dat hebben de leden van die vakbonden gedaan. U vraagt zich wellicht af wat de vakbondsvertegenwoordigers aan de onderhandelingsstafel hebben besproken als er 99 % tegenstand was bij hun leden, maar daarover kunnen we hier niet uitweiden.

Een van de belangrijkste en meest gecontesteerde maatregelen is uiteraard de statutaire benoeming. Die benoeming zou worden afgeschaft, of minstens uitdoven. Nieuwe aanwervingen zouden niet meer onder het statuut gebeuren.

Mijnheer de minister, wat is uw reactie op de verwerping door de vakbondsleden? Zult u opnieuw aan tafel gaan zitten? Maar vooral, als u dat doet, zult u dan standhouden betreffende de statutaire benoeming? Kunt u hier bevestigen dat daaraan niet geraakt zal worden? Dat is toch een van de belangrijkste hervormingen, bovendien gebetonneerd in het regeerakkoord. Hopelijk kunt u dat bevestigen.

De **voorzitter**: Wensen collega's van andere fracties nog aan te sluiten? (Nee)  
Dan geef ik het woord aan de minister.

**01.08 Minister Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, na de verwerping van het voorakkoord, niet mijn voorakkoord, maar het voorakkoord dat ik samen met de vakbonden en de directies heb onderhandeld, heb ik op 30 mei opnieuw overleg gehad met dezelfde vakbonden, ACV-CSC-Transcom, CGSP Cheminots en ACOD Spoor. Tijdens dat overleg zijn de voornaamste knelpunten in kaart gebracht. We hebben afgesproken om eerst een consultatieronde te organiseren alvorens de onderhandelingen daadwerkelijk te hervatten.

In die context wil ik mij constructief richten op de toekomst en de uitdagingen waarvoor ik bevoegd ben. Ik kies er bewust voor om niet in detail in te gaan op de afwijzing van het voorakkoord. Ik benadruk dat de regering bereid is om te luisteren naar het personeel en samen te werken aan werkbare oplossingen, zeker met het oog op de Europese liberalisering van het spoor tegen 2032.

Wat de concrete impact betreft van de hervorming van de werkzaamheden van het spoorwegpersoneel, kan ik u melden dat de bespreking van de relevante wetteksten nog steeds aan de gang is. Bijgevolg is het voorbarig om op de gestelde vraag nu reeds te antwoorden.

Daarnaast is afgesproken dat er geen nieuwe stakingen zullen plaatsvinden zolang de

onderhandelingen lopen.

Ik betreur dat het voorakkoord door de drie vakbonden is verworpen, maar ik blijf openstaan voor overleg en ben vastbesloten om mij constructief te blijven inzetten voor een duurzame toekomst.

Inzake de aanwervingen zijn de voorstellen besproken met de vakbonden in het kader van het voorakkoord. Die voorstellen kaderen in het hervormings- en moderniseringsproces van de spoorwegsector. Ze hebben tot doel een solide basis te bieden die de stabiliteit en de toekomstperspectieven van de spoorwegen waarborgt en de jobs en verworven rechten van de werknemers vrijwaart. Ik ben dus bereid om de besprekingen te hervatten met die doelstelling in gedachte.

Na de verwerping van het voorakkoord heb ik, zoals gezegd, samengezeten met de vakbonden om de belangrijkste struikelblokken te identificeren. In het verlengde van die gesprekken zijn ontmoetingen georganiseerd met alle CEO's en met de directie van HR Rail om een goed beeld te krijgen van ieders verwachtingen en om iedereen de kans te geven om de situatie afzonderlijk toe te lichten.

Vervolgens zijn we opnieuw allemaal samengekomen om een stand van zaken op te maken. Het werd duidelijk dat er meer tijd nodig was om iedereen de kans te geven om de nieuwe informatie te bestuderen. Daarom werd afgesproken om eind augustus opnieuw bijeen te komen om concrete oplossingen op tafel te leggen. Er zouden geen nieuwe stakingen moeten plaatsvinden zolang de onderhandelingen aan de gang zijn en er naar elkaar geluisterd wordt.

U weet dat ik veel waarde hecht aan het sociaal overleg en ik blijf ervan overtuigd dat een oplossing mogelijk is. Iedereen is zich ten volle bewust van de uitdagingen die de spoorwegen in de toekomst te wachten staan.

Madame Jacquet, conformément à l'article 67, § 2, de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des chemins de fer belges, 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, pour ne citer qu'eux, respectent les dispositions légales à l'article 67, § 1 et § 2, de la loi du 23 juillet 1926.

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

Het overleg dat momenteel plaatsvindt, heeft precies als doel een evenwichtige en duurzame oplossing te vinden om de toekomst van de spoorwegsector voor te bereiden. De bedoeling is om rekening te houden met de noodzakelijke evoluties en om de legitieme verwachtingen van de werknemers te respecteren.

Het debat over het statuut, ongeacht of iemand statutair dan wel contractueel benoemd is, kan niet worden herleid tot een tegenstelling. Elk van deze stelsels heeft immers specifieke voordelen, zowel op het vlak van flexibiliteit als op dat van zekerheid. In deze geest wordt de bespreking voortgezet, met de bedoeling te komen tot het best mogelijke compromis, in overleg met de sociale partners en met eerbiediging van de engagementen inzake kwaliteitsvolle dienstverlening en sociale stabiliteit.

Wat uw vraag over de pensioenen betreft, verwijs ik u door naar mijn collega, de minister van Pensioenen, de heer Jan Jambon.

Deux éléments supplémentaires. La difficulté du préaccord relève aussi du fait que notre ambition est d'adapter les trois entités à l'échéance de 2032.

Un certain nombre d'éléments en discussion ne se retrouvent pas forcément dans l'accord de gouvernement. Ce sont donc des éléments ouverts, supplémentaires à l'accord de gouvernement et qui nécessitent effectivement un débat approfondi et une compréhension plus complète de chacun des partenaires, que ce soient les directions, les syndicats ou nous-mêmes au sein du cabinet.

Deux, en ce qui me concerne, j'ai autant de respect et d'attention à l'égard des préoccupations des

travailleurs qu'à celles des directions. Je conçois parfaitement que ces intérêts sont parfois contradictoires, mais je reste convaincu que pour la rentrée parlementaire, un accord doit pouvoir être trouvé entre l'ensemble des partenaires.

Si tel ne devait pas être le cas, j'ai clairement fait comprendre aux partenaires que je prendrais alors mes responsabilités; mais je considère que toute l'énergie doit être mise dans le fait de trouver un accord. Et comme je vous l'ai dit, je suis convaincu que nous le trouverons.

**01.09 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik ben ontzettend ontgoocheld door uw antwoord. Ik ben zelfs boos. Het lijkt me dat u de weg opgaat van uw voorganger: heel veel aankondigen en beloven, waarna er niets volgt.

Wij vragen al heel lang naar de inhoud van de onderhandelingen. We hebben moeten lezen dat u een voorakkoord bereikte met de vakbonden, maar uiteindelijk blijkt dat er gewoon niet te zijn. Er is ook beloofd in de beleidsnota dat we enkele dagen geduld moesten hebben. Die dagen zijn voorbij.

Tijdens de mondelinge vragensessie is er beloofd dat we enkele uren geduld moesten hebben. Die uren zijn ook voorbij. Maar we weten nog steeds niets. Ook vandaag wordt er niet in detail getreden. Ik betreur dat ten zeerste. U kunt beloften doen aan de vakbonden en u daaraan houden, maar de beloften die u aan de parlementsleden gedaan hebt, worden niet gehouden. Respect hebben voor het sociaal overleg is prima, maar er moet ook respect zijn voor de parlementaire werking hier.

Ik ben zeer ontgoocheld. Bovendien moeten we nu wachten tot eind augustus eer er opnieuw onderhandeld wordt. Intussen ligt het overleg gewoon stil. Eigenlijk moet men het gewoon opnieuw starten en dan kan er perfect gecommuniceerd worden.

Ik betreur uw antwoord ten zeerste.

**01.10 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Voor een stukje moet mijn repliek aansluiten bij die van mijn voorganger. Wat de inhoud betreft, blijven we inderdaad een beetje op onze honger zitten. Nochtans is daar al meer meermaals een vraag naar gesteld. Maar goed, ik wil het positief houden. Ik begrijp wel dat u niet in detail kunt treden omdat u respect hebt voor uw gesprekspartners. Maar ik vind dat de vakbonden toch stilaan hun asociale houding aan de kant moeten leggen. Ze blijven zich maar verzetten.

Ik ga nu mee in het gegeven dat de geesten nog moeten rijpen en dat dan eind augustus misschien een akkoord kan worden bereikt. Maar stel dat dit niet zo is. Dan vrees ik dat we in september opnieuw sociale onrust krijgen en dat we bij de start van het nieuwe schooljaar en het werkjaar opnieuw met stakingen geconfronteerd worden. Ik hoop toch dat u er alles aan zult doen om dat te voorkomen.

Verder zullen we afwachten en hopen dat we eind augustus meer nieuws van u kunnen krijgen.

**01.11 Niels Tas (Vooruit):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw – wat mij betreft – politiek correcte antwoord, dat echter nog geen concrete oplossingen naar voren schuift. Ik heb begrip voor het feit dat u moeilijk uit de biecht kunt klappen over de lopende onderhandelingen, maar dat betekent ook dat u als minister de volle verantwoordelijkheid draagt voor het wel of niet slagen van die onderhandelingen. Ik vraag u dan ook om nadien minstens een gedetailleerd verslag uit te brengen over de verschillende stappen en posities en de documenten die circuleren, zodat het Parlement voldoende inzicht kan verwerven.

Tot slot, wat betreft de pensioenen, ik begrijp dat u verwijst naar uw collega, maar in dit overleg met de vakbonden gaat het niet over wie waarvoor verantwoordelijk is. We zijn als overheid één ten opzichte van de vakbonden en het personeel, dus ik reken erop dat u ook op dat vlak nauw samenwerkt, het juiste evenwicht bewaakt en samen tot een goede oplossing komt voor de reizigers en het personeel. Een sterk en betrouwbaar spoor in de toekomst is geen keuze, maar wel een noodzaak, zoals u zelf ook hebt gezegd.

Ik zal dit zeker blijven opvolgen in dit Parlement en wens u veel succes de komende maanden, want u zult het nodig hebben.

**01.12 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse dont je suis assez satisfaite. En effet, je vois que vous poursuivez la voie des négociations. C'est une très bonne chose, car il ne faut pas vouloir aller trop vite.

En revanche, je relève que vous avez indiqué que les statuts de contractuel et de statutaire présentaient chacun leurs avantages respectifs. Dans les faits, j'ai eu de nombreuses discussions avec des contractuels au sein des chemins de fer, et je n'ai pas perçu autant d'avantages que ceux que vous avancez. Nous y reviendrons à un autre moment.

En ce qui concerne ce préaccord, un des éléments qui posent problème est le fait que 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. Ils vous l'ont bien montré en rejetant ce préaccord. C'est positif que vous retourniez à la table des négociations.

Il faut vraiment garder cela en tête pour vos futures négociations. Le statut leur tient profondément à cœur, car il permet de maintenir les compétences de l'entreprise en interne. Les métiers du rail ne s'apprennent pas spécialement ailleurs. Il est donc primordial pour l'entreprise de pouvoir garder un personnel stable et formé. Cela protège également des décisions politiques pouvant entraîner des licenciements massifs ou une privatisation du rail. Cela protège les lanceurs d'alerte, ceux qui osent dire lorsque quelque chose ne va pas. Vu ce que nous avons déjà observé, notamment chez Infrabel, cet argument n'a rien d'anodin et mérite toute votre attention.

En outre, le statut constitue un système assez juste puisque, en matière de recrutement et de salaire, tout repose sur des barèmes légaux clairs et identiques pour tous, que l'on soit une femme ou un homme. Il n'y a rien de plus équitable. Cela rend donc le métier plus attractif, ce qui est essentiel, car il existe encore un manque important de personnel. Un contrat à durée déterminée n'est pas très attrayant; avec un statut, les jeunes ont plus de facilité à obtenir un emprunt auprès des banques pour pouvoir s'installer et vivre comme tout un chacun. Enfin, le statut permet de garder le personnel en place et d'éviter le gaspillage d'argent en turnover et en formations à répétition.

Il importe que vous preniez tous ces arguments en considération lors des prochaines négociations.

Je termine en signalant que je n'ai pas reçu de réponse concernant l'enquête de HR Rail sur la différence de coûts entre les statutaires et les contractuels. Je déposerai une question écrite à ce sujet.

**01.13 Dimitri Legasse (PS):** Monsieur le ministre, contrairement à certains collègues qui m'ont précédé, je ne dirai pas que la réponse est politiquement correcte – c'est une expression qu'on peut utiliser à géométrie variable. En tout cas, en ce qui me concerne, je n'ai pas reçu de réponse, mais cela ne m'étonne pas, et je comprends votre malaise.

Vous parlez de consultations préalables à une reprise des négociations après cette longue période de négociation. Nous sommes donc dans une situation où on peut tout à fait comprendre que des éléments restent en négociation et soient confidentiels. Cependant, je n'ai pas entendu de réponse à ma question de savoir quelles étaient les garanties que vous aviez proposées aux syndicats. Je n'ai pas davantage reçu de réponse au niveau des procédures de votre négociation, si ce n'est la date limite de la rentrée, où là, menaçant, vous dites: "S'il n'y a rien, je prendrai mes responsabilités." Je ne sais si c'est la bonne attitude à adopter. Il vous appartient d'en juger.

Vous fixez par contre cette date limite – c'est bien cela dont il s'agit –, avec la pression que vous exercez. Allez-vous associer dans cet accord votre collègue Jan Jambon? Je ne l'ai pas entendu précisément, alors que la question des pensions constitue l'une des pierres d'achoppement.

Nous sommes pour le respect du dialogue social. Heureusement que les syndicats vous ont promis de ne pas faire grève, parce que vous considérez que c'est un acquis. J'ai le sentiment que c'est plus du ressort des syndicats que de votre ressort. Nous allons continuer à vous faire confiance sur la concertation, mais si nous respectons la concertation, vous devez également respecter les parlementaires. Or ici, aujourd'hui, c'est un peu la langue de bois, nous n'avons aucun élément. Vous ne pouvez pas, à chaque fois que nous discutons du dossier, parcelliser et renvoyer tantôt vers votre collègue des Pensions, tantôt vous abriter derrière le paravent de la confidentialité, tantôt vers les syndicats, sans nous donner le moindre élément.

Je pense que vous devez définir une vision globale pour le rail – ce qui semble manquer – et surtout pour les travailleurs, qui inclut toutes ces dimensions. Hier, nous parlions des gares et des points d'arrêt; demain, nous parlerons d'autre chose. Des chemins de fer fiables, ça marche avec des travailleurs qui se sentent bien, et avec lesquels vous dialoguez effectivement et réellement. Donc, s'il vous plaît, mettez les bouchées doubles, et entamez réellement des négociations constructives, plutôt que de marquer une date limite et de faire pression! Je vous remercie, monsieur le ministre

**01.14 Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, mevrouw Pas is blijkbaar tevreden met de rapportage achteraf. Ik ben daar eigenlijk niet tevreden mee. Ik wens de controlefunctie van het Parlement te kunnen uitoefenen. Op dit moment kan ik niet weten of de vakbonden zich, zoals mevrouw Cuylaerts beweert, asociaal opstellen dan wel of er door de NMBS en door u als minister misschien een asociaal akkoord op tafel is gelegd.

Wij hebben vandaag geen enkele krijtlijn om te weten waarop het voorstel is gebaseerd. Ik kan begrijpen dat u de toekomstige onderhandelingen niet wilt hypothekeren, maar er is al een voorstel geweest dat is afgeschoten. Zelfs dat voorstel dat in de prullenmand is beland, mogen wij als parlementsleden niet inkijken.

Dat is heel pijnlijk. Dat is ook geen manier om met het Parlement om te gaan. Wij hebben verschillende vragen gesteld. Ik heb bijzonder weinig antwoorden gehoord op de vragen van mezelf en van de andere vraagstellers. Het is bijzonder jammer dat u dan schermt met het argument van het sociaal compromis.

Ik vraag mij af wat wij hier eigenlijk nog zitten te doen. Vragen mogen wij stellen, maar wij krijgen er nooit antwoorden op. Ik vraag mij dan ook af of het Parlement is verworden tot een orgaan dat niet meer mag doen dan achteraf rapportage ontvangen. Dat is niet correct. Het Parlement heeft het recht om te weten wat de regering op tafel wil leggen. Dat lijkt mij een evidentie.

Wij zullen zeker nog vragen indienen over het thema in de hoop op een bepaald moment toch iets meer informatie te krijgen dan wij vandaag hebben gekregen.

De **voorzitter**: Ik kijk specifiek in de richting van mevrouw De Knop. Wenst u nog te reageren? *(Nee)*

Dan kijk ik in de zaal of er andere fracties zijn die nog niet hebben deelgenomen aan het debat en die alsnog willen aansluiten. *(Nee)*

Dat kan dus niet, mijnheer Coenegrachts. De vraag van mevrouw De Knop is immers weggevallen en zonder voorwerp geworden. Het is de gewoonte dat bij een actualiteitsdebat elke fractie die nog niet aan bod kwam, de mogelijkheid krijgt om alsnog aan te sluiten, hetzij bij de vraag hetzij bij de repliek. Dat kan één keer. Ik wou mevrouw De Knop echter nog de mogelijkheid geven om te repliceren, omdat ze net binnenkwam.

Zijn er nog andere fracties die willen repliceren? *(Nee)* Dan is het actualiteitsdebat gesloten.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**[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)

**[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): Mijnheer de minister, hier zijn we weer met vragen over Alstom. Er wordt soms gezegd dat CAF kwalitatief beter zou zijn en daarom de order heeft gekregen. Klopt het dat Alstom hoger scoorde dan CAF op het totaal van prijs plus technische kwaliteit plus energie-efficiëntie?

Ten tweede, wanneer is een nieuwe beslissing van de raad van bestuur van de NMBS gepland?

Ten derde, hoe verklaart u dat andere EU-lidstaten wel hun lokale economie beschermen en wij niet? Erkent u dat andere landen terecht kiezen voor lokale tewerkstelling bij aanbestedingen en dat zij hun regels daar wel aan aanpassen?

Ten vierde, hoe verklaart u dat tussen 2011 en 2021 slechts 1 % van de openbare aanbestedingen bij onze zuiderburen naar buitenlandse bedrijven ging, terwijl dat bij ons 10 % was? Dat zijn cijfers van de Europese Rekenkamer.

Ten vijfde, uit onderzoek van professoren blijkt dat aanbestedingen binnen Europa vaak zo worden opgesteld dat lokale bedrijven voordelen hebben. Waarom doen wij dat niet? Houdt u niet van lokale tewerkstelling, mijnheer de minister?

Ten zesde, bent u het met mij eens dat de procedure van openbare aanbesteding dringend hervormd moet worden, zodat beslissingen kunnen worden genomen in het belang van onze mensen en onze jobs?

Ten zevende, de Raad van State heeft de beslissing ten voordele van CAF geschorst. De Brugse gemeenteraad heeft onlangs unaniem zijn steun uitgesproken voor Alstom, over de partijgrenzen heen. Hoe zullen u en de NMBS daarmee omgaan?

Dit gaat om een miljardencontract. Het betreft een overheidsbedrijf en dus ons belastinggeld. Het is aangewezen dat u als minister hierin een veel actievere rol opneemt. Bent u bereid dat te doen, mijnheer de minister? Er staan 700 jobs op het spel. Wij rekenen op u.

**02.02 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, het dossier is alom gekend. Het kwam ook al bod in de plenaire vergadering. De inleiding kan ik dus achterwege laten. Ik ga meteen over tot mijn vragen. Ik heb er niet zoveel als mijn voorganger, maar ze zijn daarom niet minder belangrijk.

Er is inderdaad een aanpassing gebeurd. De NMBS-directie heeft, na de eerdere klachten en kritiek, een aangepaste motivering en een nieuwe puntenscore gehanteerd, maar opnieuw wordt CAF als voorkeursbieder naar voren geschoven.

Hoe worden deze onderhandelingen nu verder aangepakt? Ze zijn on hold gezet, maar hoe moet het nu verder? Kunt u toelichten welke aanpassingen er aan het beoordelingskader zijn doorgevoerd?

Heeft de NMBS u als bevoegd minister geïnformeerd over de huidige stand van zaken van dit dossier? Wat is momenteel de status van het besluitvormingsproces?

**02.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** *Monsieur le ministre, ce vendredi 27 juin, le Conseil d'administration de la SNCB doit prendre une nouvelle décision concernant le contrat dit "du siècle", relatif à la construction de nouvelles rames.*

*Si le CA venait à désigner CAF comme soumissionnaire préférentiel, l'impact pourrait être lourd pour l'industrie belge. Selon les syndicats, cela signifierait l'arrêt de mort d'Alstom Bruges et la perte de 600 emplois, sans parler des conséquences pour les sous-traitants.*

*Par ailleurs, contracter avec CAF soulève des questions éthiques et juridiques. L'entreprise est impliquée dans la colonisation israélienne, par sa participation active à l'extension du tramway de Jérusalem-Ouest vers les territoires palestiniens occupés. Cela constitue une violation du droit international et une complicité directe avec la politique coloniale et génocidaire du gouvernement israélien.*

*Mes questions sont donc les suivantes:*

*Que comptez-vous entreprendre si le CA de la SNCB choisit CAF?*

*Allez-vous remettre en question cette décision et défendre l'industrie ainsi que l'emploi local?*

*Je vous remercie.*

**02.04 Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

*Op de agenda van de Raad van Bestuur van de NMBS van vrijdag 27 juni jl. stond het dossier van de toewijzing van het mega-order van 3,4 miljard euro voor de aankoop van nieuwe treinstellen. Nadat in een eerdere fase de Raad van State de onderhandelingsprocedure van de NMBS met het Spaanse CAF on hold zette nam de Raad van Bestuur voorlopig geen beslissing in dit dossier. Er zal een extra Raad van Bestuur komen in juli waar er zal gestemd worden.*

*Wat is de reden die tot dit uitstel geleid heeft?*

*Was er een gebrek aan eensgezindheid binnen de Raad van Bestuur?*

*Welke elementen behoeven meer tijd alvorens tot een beslissing te komen?*

*Welke garantie heeft de minister dat er in juli wel tot een beslissing gekomen zal worden?*

**02.05 Irina De Knop** (Open Vld): Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer in commissie of plenaire vergadering dat we het onderwerp bespreken. Naar verluidt heeft de NMBS een nieuwe argumentatie en puntentelling op basis van 42 criteria gehanteerd, waarmee zij tegemoet zou moeten komen aan de opmerkingen van de Raad van State. Het resultaat blijkt hetzelfde te zijn: opnieuw komt het Spaanse CAF als beste kandidaat uit de bus.

Mijnheer de minister, op basis van welke criteria werden de offertes opnieuw beoordeeld? Gaat het enkel over de berekening van het onderdeel technische kwaliteit of werden er ook wijzigingen aangebracht in andere onderdelen? Wat het criterium technische kwaliteit betreft, op hoeveel punten werd dat beoordeeld in het aanbestedingsdocument?

Aangezien de inschrijvers op voorhand geen weet hadden van de nieuwe manier van evalueren, namelijk aan de hand van de 42 criteria, lijkt het risico op verdere juridische stappen ons groot. In welke mate is volgens u de huidige beslissing van de NMBS dan ook robuust te noemen?

Indien de beslissing opnieuw wordt aangevochten bij de Raad van State en opnieuw wordt geschorst, wat zijn dan volgens u de volgende stappen? Wordt er reeds overwogen om een nieuwe procedure op te starten?

Tot slot, komt de levering van de treinstellen in de offerte in het gedrang? Hoeveel tijd is er inmiddels verloren gegaan voor de levering?

Kunt u ons meegeven hoe u de toekomst ziet en welke volgende stappen volgens u noodzakelijk zijn?

**02.06 Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, lokale werkgelegenheid verdient wat mij betreft altijd voorrang. Dat lijkt evident. Als 700 werknemers hun job dreigen te verliezen, is dat zeer pijnlijk.

Ik wil echter nog een ander aspect aanhalen. We noteren twee nieuwe feiten sinds onze vorige gedachtewisseling. Ten eerste, de raad van bestuur van de NMBS heeft zijn beslissing uitgesteld. Ten tweede, de VN-rapporteur Albanese heeft in haar nieuw rapport 48 bedrijven die bijdragen aan de genocide in Gaza en aan het illegale nederzettingenbeleid van Israël op de Westelijke Jordaanoever, met naam en toenaam genoemd.

Wat daar gebeurt, is niet min. Alle schijnwerpers staan op het drama in Gaza gericht, maar er zijn tegelijkertijd op de Westelijke Jordaanoever al meer dan 930 Palestijnse dodelijke slachtoffers gevallen, onder wie 200 kinderen. Dat is dus boven op de doden in Gaza zelf.

Daar worden dezelfde technieken gebruikt. De regio kreunt onder de luchtaanvallen en intussen werden al 40.000 mensen verdreven. Het Internationaal Gerechtshof heeft de Israëlische nederzettingenpolitiek een jaar geleden als illegaal bestempeld. Daarom is mijn vraag opnieuw: wat zult u intussen doen. CAF wordt immers genoemd als een van de 48 bedrijven die meewerken aan en mee de illegale Israëlische nederzettingen financieren, terwijl dat niet het geval is voor Alstom en Siemens, de twee andere aanbidders.

Welke stappen zult u ondernemen om ervoor te zorgen dat onze overheidsbedrijven niet samenwerken

met bedrijven die actief zijn in illegale nederzettingen en dus bijdragen aan illegale activiteiten?

Bent u bereid een onderzoek te voeren naar de economische banden van overheidsbedrijven met Israël voor bepaalde infrastructuurprojecten en daar bij volgende procedures ook consequenties aan verbinden? Zult u dat argument gebruiken bij aanbestedingen om offertes te verwerpen?

Ten slotte, hoe problematisch is het uitstel van de bestelling van de treinen voor de operationele werking van de NMBS? Is er een tijdschema of deadline waartegen die bestelling echt zou moeten worden geplaatst?

Le **président**: Je ne vois pas Mme Schlitz, la parole est à M. Matagne.

**02.07 Julien Matagne** (Les Engagés): Monsieur le ministre, les épisodes de fortes chaleurs survenus la semaine dernière ont une fois de plus mis en lumière la vulnérabilité de notre réseau ferroviaire face aux conditions climatiques toujours plus extrêmes. Pannes de climatisation, suppression de trains, matériel roulant plus ancien laissé à quai: ces incidents illustrent la vétusté de certaines rames et soulignent l'urgence de leur renouvellement global. Ce contexte nous ramène évidemment au marché relatif aux nouvelles automotrices AM30. C'est un investissement majeur pour la SNCB mais également un enjeu industriel stratégique pour le rail belge.

J'ai trois questions à vous adresser. J'aimerais, à l'instar de certains de mes collègues, faire le point sur ce dossier des automotrices AM30, concernant le choix du soumissionnaire préférentiel. Quand la SNCB rendra-t-elle sa décision finale? Le conseil d'administration a procédé à un report de décision dernièrement.

Vous avez pointé à plusieurs reprises lors de vos réponses aux collègues l'absence de clause environnementale dans les cahiers des charges. Je sais que cela vous tient fortement à cœur. Comment peut-on expliquer l'absence d'une telle clause dans un cahier des charges, alors qu'aujourd'hui on sait que l'environnement doit être notre priorité?

Enfin, je pense que l'essentiel de la problématique tourne autour de la réforme des marchés publics européens. J'aimerais donc savoir quels sont vos leviers pour systématiser une clause environnementale dans ces marchés publics européens afin que nos entreprises puissent profiter pleinement de ces opportunités industrielles qui nous sont chères. Je vous remercie d'avance pour l'ensemble des précisions que vous pourrez m'apporter.

**02.08 Hugues Bayet** (PS): Monsieur le ministre, ce dossier a fait couler beaucoup d'encre, y compris au sein de la majorité, vu le nombre de questions qui sont posées aujourd'hui. On peut évidemment le comprendre, vu les enjeux. Je ne vais pas revenir sur toutes les remarques du Conseil d'État et sur le report de ce point et toutes nos considérations; on en a déjà parlé en plénière.

Ce qui m'intéresse vraiment maintenant, ce sont les prochaines étapes de ce dossier. Vous avez déclaré "que vous veillerez à ce que les décisions reposent à la fois sur des critères techniques, environnementaux et socioéconomiques". Jusque-là, je ne peux qu'être d'accord avec vous. Mais vous avez également adressé un courrier au président du conseil d'administration de la SNCB afin de rappeler le cadre légal qui régit les responsabilités de ce même conseil dans le traitement du dossier AM30.

Monsieur le ministre, je voudrais que vous nous expliquiez le contenu de votre courrier – puisque nous savons tous que vous avez envoyé un courrier – mais aussi le contenu des échanges que vous avez eus autour de ce dossier. Pouvez-vous nous préciser votre position, et surtout ce que vous pensez de la suite à donner? Quelles seront, selon vous, les prochaines étapes?

**02.09 Franky Demon** (cd&v): Mijnheer de minister, het gaat over meer dan een aanbesteding, het gaat over keuzes maken. Die keuzes zullen het verschil maken tussen het behoud van strategische industrie in België of gewoon een botte afbouw. Ofwel behouden we 600 jobs in Brugge, ofwel laten we ze zonder verweer verdwijnen. De Raad van State heeft terecht de onderhandelingen geschorst en de raad van bestuur van de NMBS heeft even terecht de finale beslissing uitgesteld.

Toch is het stilaan tijd om kleur te bekennen. Eerlijk gezegd begrijp ik uw reactie soms niet goed,

mijnheer de minister. In de plenaire vergadering zei u dat het aan de raad van bestuur is om te beslissen. U voegde daar zachtjes aan toe – en terecht – dat Les Engagés geen vertegenwoordigers heeft in de raad van bestuur, maar zodra de raad van bestuur politieke beslissingen neemt – want het gaat over industrie, over werkgelegenheid – antwoordt u dat u hoopt dat de raad van bestuur zich niet verschuilt achter politieke beweegredenen. Dat vind ik eerlijk gezegd nogal schizofreen.

Ik had dus graag wat meer steun van u gezien. Weet u dat andere Europese landen wel hun industrie beschermen? Frankrijk, Duitsland en zo verder. Collega's, ik roep op – en ik geloof dat we dat hier in deze commissie ook kunnen – om samen te handelen in de raad van bestuur van de NMBS.

Ik denk bijvoorbeeld aan een goede steun van de PS, met vier vertegenwoordigers in de raad van bestuur. Er zijn dus wel degelijk politieke vertegenwoordigers aanwezig. Ik hoop echt dat we hand in hand zullen kunnen opkomen voor de tewerkstelling in Wallonië en in Brugge.

Ik heb u heel wat vragen gesteld. In welke mate heeft de NMBS een analyse gemaakt van de economische en sociale impact? De NMBS hanteerde 42 beoordelingscriteria, maar de sociale impact en de duurzaamheid van uw eigen partijgenoot kwamen daar niet echt in terug. Wij steunen de vraag naar meer aandacht voor milieu. Hoe denkt u dat alsnog recht te trekken?

Zult u als minister van Mobiliteit de raad van bestuur aanmoedigen om ook de lokale tewerkstelling mee in het oog te houden? Ziet u parallellen met het Van Hool-dossier, waar een buitenlandse gunning werd gevolgd door een industrieel drama? Wat hebt u daaruit geleerd, en welke lessen past u toe op het NMBS-dossier? U zegt dat lokale tewerkstelling formeel geen criterium mag zijn, maar erkent u dat andere landen wel degelijk in staat zijn om binnen de aanbestedingsregels lokale tewerkstelling te integreren?

Hoe verklaart u dat België in 10 % van de aanbestedingen tussen 2011 en 2021 koos voor buitenlandse bedrijven, terwijl dat in Frankrijk amper 1 % is? In hoeverre vindt u dat ons land dringend werk moet maken van een strategische benadering binnen het Europese kader? Erkent u bovendien dat België blijft vasthouden aan een te strikte lezing van de Europese aanbestedingsregels, terwijl andere landen, zoals Denemarken, taalvereisten en andere drempels inbouwen om hun lokale industrie en tewerkstelling te beschermen? Werd die optie overwogen? Hebt u daarover contacten gehad met de NMBS?

De **voorzitter**: De heer De Smet is niet aanwezig. Alle aanwezige fracties zijn tussengekomen. Ik geef dus het woord aan de minister.

**02.10** Minister **Jean-Luc Crucke**: Allereerst wil ik een fundamenteel principe in herinnering brengen. Men kan niet tegelijk de autonome bedrijfsvoering van autonome overheidsbedrijven eisen en de minister vragen om in te gaan op de concrete gevolgen van een beslissing. De NMBS beschikt over een juridische en 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, in casu de zogenaamde deal van de eeuw voor de vernieuwing van het rollend materieel, vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de raad van bestuur van de NMBS. Dat is geen schizofrenie.

Bien que j'éprouve le plus grand respect pour l'expression parlementaire, qui est pour moi sacro-sainte, il me semble évident que nous ne pouvons pas susciter le sentiment, même juridiquement, d'interférer dans une procédure de marché public en cours – ce qui est proscrit par la loi. Je n'ai fait que trente ans de droit dans ma vie. Ce n'est peut-être pas suffisant...

Het lanceren van de openbare aanbesteding op Europees niveau, inclusief de aankoopstrategie en de voorgestelde criteria voor de selectie van kandidaten, en de gunning van het contract voor het MR30-project, zijn op 23 december 2022 unaniem en in aanwezigheid van de regeringscommissaris goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS. De NMBS heeft steeds binnen dit kader gewerkt.

Quel est l'état du dossier et quelle est la décision du conseil d'administration? Le 27 juin 2025, le conseil d'administration de la SNCB a pris connaissance des documents complémentaires soumis par le management, incluant les éléments de motivation supplémentaires et les réponses aux critiques

formulées par le Conseil d'État. Un avis juridique externe et une analyse technique indépendante ont également été consultés, confirmant les évaluations internes. Le conseil d'administration en a pris acte et prendra une décision lors de sa prochaine réunion, qui est fixée en date du 23 juillet.

Ten tweede, wat betreft de juridische procedure en de beoordelingscriteria schorste de Raad van State de beslissing omdat de omzetting van de score voor de technische waarde, de omzetting van de kwalitatieve beoordeling van de min- en/of meerwaarden voor elke kandidaat naar een cijfermatige score, niet voldoende transparant was. De Raad van State had echter geen fundamentele bezwaren tegen de gehanteerde evaluatiemethode op zich. Om tegemoet te komen aan de transparantieopmerkingen van de Raad van State, heeft de NMBS nu voor elke min- of meerwaarde bij de drie kandidaten, die tussen februari en juni ongewijzigd zijn gebleven, voor de 42 relevante technische differentiatoren rekenkundige scores toegekend. De oorspronkelijke rangschikking van de kandidaten is expliciet herbevestigd.

La même hiérarchie entre soumissionnaires, CAF en tête, a été confirmée.

Een bijkomend extern juridisch advies van het kantoor Liedekerke en een onafhankelijke externe technische analyse door het kantoor Roland Berger, die op suggestie van de raad van bestuur werden ingewonnen, hebben de evaluatie door het management gevalideerd.

Par ailleurs, il est important de noter que le cahier des charges des AM30 comporte un certain nombre de clauses relatives à l'obligation de respecter les cadres légaux nationaux et internationaux. En tout état de cause, le soumissionnaire auquel le contrat sera finalement attribué devra respecter toutes les exigences légales applicables au contrat.

En ce qui concerne la favorisation de l'emploi local, en ce qui concerne les questions sur les critères d'attribution pour la production locale, la SNCB respecte strictement les règles en matière de marchés publics. Dans ce cadre et dans un contexte européen, elle ne peut accorder aucun avantage à une production locale sous quelque forme que ce soit dans le but d'attribuer un meilleur score à un soumissionnaire qui garantirait, par exemple, une certaine production belge, le développement de compétences spécifiques ou la création d'emplois au niveau local belge. Le droit européen ne le permet pas. La Cour de justice de l'Union européenne a depuis longtemps confirmé ce principe dans une jurisprudence constante.

Des critères d'attribution fondés sur la localisation de la production sont considérés comme discriminatoires à l'égard des soumissionnaires issus d'autres États membres. La localisation de la production n'est par ailleurs pas un critère pertinent pour évaluer la qualité d'une offre. De même, un critère d'attribution qui viserait à mesurer le niveau de réinvestissement dans l'économie locale n'est pas admissible pour les mêmes raisons.

Il va de soi que la SNCB doit établir des critères d'attribution conformes au droit européen et que tout critère d'attribution ayant pour but déguisé de favoriser un soumissionnaire local est interdit. L'interdiction de toute discrimination et l'obligation de définir des critères d'attribution en lien direct avec l'objet du marché sont des principes de droit applicables à l'ensemble des pouvoirs adjudicateurs de l'Union Européenne.

Ethische kwesties en mensenrechten. Vooreerst wil ik herhalen, zoals ook al gezegd in de commissie, dat België tot op heden diplomatieke betrekkingen onderhoudt met de staat Israël en dat er bij mijn weten geen sanctieregeling van kracht is tegen dat land als dusdanig of voor de activiteiten in kwestie.

En outre, selon des documents accessibles au public, les trois soumissionnaires ou des entités affiliées aux soumissionnaires du dossier AM30 ont des activités dans les territoires occupés.

Bij aanbestedingen boven de Europese aanbestedingsdrempel, zoals het geval is voor het project MR30, is het wettelijk verplicht voor kandidaten om tijdens de selectiefase een Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) in te dienen. Het UEA is een instrument om de deelname aan overheidsopdrachten te vergemakkelijken. Het is een eigen verklaring over de uitsluitingsgronden, financiële status, capaciteiten en bekwaamheden van bedrijven, die wordt gebruikt als voorlopig bewijs voor alle overheidsopdrachten boven de Europese drempel, waardoor de administratieve lasten worden verminderd. Het UEA dekt de voornaamste verplichtingen uit de NMBS-gedragscode van de

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.

Il s'agit notamment de la participation à une organisation criminelle, la corruption, la fraude, les infractions terroristes ou les infractions liées à des activités terroristes ou l'incitation, la complicité ou la tentative de commettre un tel crime ou une telle infraction, le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme, le travail des enfants et d'autres formes de traite des êtres humains, l'emploi de ressortissants de pays tiers en séjour irrégulier.

Daarnaast bestaan er onder meer de volgende facultatieve uitsluitingsgronden – deze lijst is niet exhaustief: schending van het milieu-, sociaal en arbeidsrecht; de aantoonbaarheid dat de kandidaat in de uitoefening van zijn beroep een ernstige fout heeft begaan, waardoor zijn integriteit in twijfel kan worden getrokken; de aanwezigheid van aanwijzingen dat de kandidaat handelingen zou hebben gesteld, overeenkomsten zou hebben gesloten of afspraken zou hebben gemaakt die gericht zijn op vervalsing van de mededinging in de zin van artikel 5, lid 2, van de wet inzake overheidsopdrachten; de aanwezigheid van een belangenconflict in de zin van artikel 6 van de wet inzake overheidsopdrachten dat niet kan worden verholpen met andere, minder ingrijpende maatregelen; wanneer zich wegens de eerdere betrokkenheid van de kandidaat bij de voorbereiding van de plaatsingsprocedure een vervalsing van de mededinging als bedoeld in artikel 52 van de wet inzake overheidsopdrachten heeft voorgedaan die niet met minder ingrijpende maatregelen kan worden verholpen.

Indien een verplichte of facultatieve uitsluitingsgrond van toepassing is op de kandidaat, moet de kandidaat bewijzen dat de corrigerende maatregelen die hij heeft genomen voldoende zijn om zijn betrouwbaarheid aan te tonen, ondanks de toepasselijke uitsluitingsgrond en dit op eigen initiatief, overeenkomstig artikel 70, § 2, en artikel 70, § 3, tweede lid, van de wet inzake overheidsopdrachten. Deze verplichting geldt voor alle verplichte en facultatieve uitsluitingsgronden.

Voor de MR30 hebben alle kandidaten, inclusief CAF, het vereiste UEA correct ingediend en bevestigd dat geen van de verplichte of facultatieve uitsluitingsgronden van toepassing waren. Verder voldeden ze aan alle opgelegde selectiecriteria.

En outre, avant l'attribution formelle, le soumissionnaire auquel le marché sera finalement attribué devra à nouveau démontrer qu'aucun motif d'exclusion ne s'applique à l'entreprise en question. À cette occasion, il sera également demandé de signer formellement le code de conduite des fournisseurs de la SNCB.

Ik kom nu tot de vragen over milieucriteria en duurzaamheid. In het kader van de maatregelen rond duurzaam aankopen, zoals overeengekomen in artikel 103 van het openbaredienstcontract, volgt de NMBS nauwgezet de CSR-prestaties van haar potentiële leveranciers op via EcoVadis. Dat is een internationaal beoordelingsplatform dat bedrijven evalueert op duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen. Op die manier wil het transparantie brengen in de duurzaamheidspraktijken van bedrijven. EcoVadis beoordeelt bedrijven op vier grote thema's, waaronder het respect voor arbeids- en mensenrechten.

Naast de opvolging via het EcoVadisplatform verifieert de NMBS zelf op regelmatige basis de informatie uit het UEA van haar leveranciers die deel uitmaken van een erkenningsregeling, het kwalificatiestelsel.

De evaluatie van CO<sub>2</sub>-uitstoot is complex. Dat was ook het standpunt van de inschrijvers, die aangaven dat deze gegevens onderling niet vergelijkbaar en prematuur zijn. Alle grote Europese spoorwegmaatschappijen, NS, DB, SNCF, SBB, delen de mening dat er vandaag geen mature, algemeen erkende berekeningswijze bestaat die toelaat de CO<sub>2</sub>-uitstoot te berekenen over de hele levensduur van het rollend materieel.

In de offertefase voorafgaand aan de volledige ontwikkeling van het voertuig, is er nog onvoldoende duidelijkheid over waar en op welke manier alle onderdelen zullen worden gebouwd. De CO<sub>2</sub>-uitstoot die voortkomt uit de productie van het rollend materieel is verwaarloosbaar in vergelijking met de CO<sub>2</sub>-uitstoot die voortkomt uit de exploitatie van het materieel gedurende 40 jaar.

Daarom werd in de aanbestedingsprocedure besloten om te focussen op het energieverbruik. CAF scoort hier beduidend beter dan Alstom. Het energieverbruik ligt 4 % lager.

Ik vervolg met de vragen over de noodzaak om te beslissen en het risico van vertraging.

De NMBS beheert een industrieel apparaat dat op korte, middellange en lange termijn niet in gevaar mag worden gebracht. Tijdige beslissingen over de vervanging en vernieuwing van de treinvloot zijn daarom van essentieel belang, om veilig en betrouwbaar vervoer te kunnen aanbieden en om de groei van het aantal reizigers op te kunnen vangen.

In het openbaredienstcontract dat afgesloten is tussen de NMBS en de federale overheid, heeft de NMBS zich er onder meer toe verbonden om 50 % van de vloot te vernieuwen, het aanbod met 10 % uit te breiden en het aantal reizigers tegen 2032 met 30 % te doen stijgen. Elk van die doelstellingen van het contract word onhaalbaar zonder tijdige bestellingen van nieuw materieel.

En effet, il s'écoule en moyenne quatre à cinq ans entre la commande et la livraison du matériel roulant. Cela signifie que, si les rames sont commandées maintenant, elles ne seront livrées que progressivement à partir de 2029-2030. Si le marché n'est pas attribué sur la base de la procédure de passation actuelle, des mois, voire probablement des années de retard s'ensuivront, avec toutes les conséquences qui en découleront pour la qualité du service.

Ouder materieel kan niet buiten dienst worden gesteld, negatieve impact op veiligheid en betrouwbaarheid, daling stiptheid, stijging pannes en afschaffingen, geen verbetering van het reizigerscomfort, tekort aan 14.000 zitplaatsen, geen enkel alternatief voor uitfasering van het dieselmaterieel dat einde levensduur is, afschaffing bediening op niet-geëlektrificeerde lijnen, geen volledige uitrusting met airco, toegankelijkheid door het tenietdoen van investeringen voor verhoogde perrons voor gelijkvloerse en autonome toegankelijkheid van de treinen, want onvoldoende materiaal dat daaraan is aangepast.

Des liaisons ferroviaires touchées sur lesquelles la SNCB prévoit de déployer du nouveau matériel roulant, avec un focus particulier sur les liaisons RER passant par la jonction Nord-Midi à Bruxelles.

Liaisons IC qui sont encore assurées avec du matériel roulant ancien, notamment sur les liaisons Anvers-Charleroi, Turnhout-Binche, Bruges-Courtrai, Mons-Charleroi, Namur-Liège. Lignes diesels: Gand-Eeklo, Gand-Ronse, Gand-Geraardsbergen, Alost-Burst, Charleroi-Couvin.

Elke eventuele vertraging of laattijdige levering zou met aanzienlijke financiële kosten gepaard gaan. Ouder materieel, gevoeliger voor pannes, moet hierdoor langer in dienst worden gehouden.

Volgens de schatting van de NMBS zou een vertraging van acht maanden al leiden tot honderden miljoenen euro's aan extra onderhoudskosten voor het behoud van de veiligheid, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van het rollend materieel. Een vertraging van twee jaar zou zelfs aanleiding geven tot bijkomende onderhoudskosten tussen 170 en 200 miljoen euro voor het behoud van de veiligheid, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de treinstellen.

Wat het horen van de NMBS betreft, heeft het bedrijf al aangegeven dat het zoals steeds openstaat om deel te nemen aan hoorzittingen, zoals vorige week nog over de treinpunten. Zolang een aanbestedingsprocedure lopende is, is dit echter niet mogelijk. De wet op overheidsopdrachten voorziet immers in de vertrouwelijke behandeling van de aanbestedingsprocedure door de aanbesteder. Kandidaten, deelnemers, inschrijvers of derden krijgen geen toegang tot de documentatie van de procedure zolang er geen beslissing over de gunning van de opdracht is genomen.

Permettez-moi, en conclusion, de souligner l'importance de mener à bien cette commande de matériel qui doit permettre d'assurer les relations de service public à travers le pays dans des conditions de confort et d'efficacité fortement améliorées. Par ailleurs, je ne puis que me réjouir d'un processus effectif de mise en concurrence qui engage plus de constructeurs européens.

En ce qui concerne la question de M. Bayet, qui n'a pas encore obtenu de réponse, au sujet du président de la SNCB, j'ai en effet invité ce dernier à un entretien à mon cabinet. Je lui ai rappelé ce dont je vous ai parlé au début de mon intervention, à savoir la responsabilité civile des administrateurs

du conseil d'administration et le fait qu'ils ne pouvaient pas subir de pressions extérieures. C'est leur responsabilité civile, laquelle est engagée devant les tribunaux. J'ai également indiqué que je pouvais comprendre que le conseil d'administration souhaite prendre le temps nécessaire à une prise de décision, mais qu'il fallait trancher à un moment. C'est ainsi qu'il m'a communiqué la date du 23 juillet que je vous ai également transmise.

Il est clair que, lorsqu'on parle d'un marché du siècle, les décisions à prendre ne sont pas faciles, puisqu'elles entraînent en l'occurrence d'énormes conséquences sur la SNCB. Cependant, le rôle de l'administrateur est d'abord d'être administrateur sociétal au nom de l'intérêt général. J'ai cru nécessaire de le rappeler au président, qui m'a répondu qu'il avait bien émis les mêmes remarques au sein du conseil d'administration et qu'il les répéterait à la veille du 23 juillet.

Voilà, monsieur le président, mes réponses aux différentes questions.

**02.11 Annick Lambrecht** (Vooruit): De NMBS is een overheidsbedrijf, het werkt met belastinggeld en in de aanbesteding is er sprake van een prijsverschil van 100 miljoen euro. Daar hebt u niet veel over gezegd. Ik wil graag enkele zaken rechtzetten en ik zou u willen vragen om uw diensten te verzoeken dit ook aan u te bevestigen.

Bij nieuwe aanbestedingen mogen bijkomende sociale criteria worden toegevoegd, conform de Europese richtlijn 2014/24/EU. Werkgelegenheid is daarbij niet strijdig met de Europese wetgeving. Ik vraag u dat op te zoeken, want u herhaalt telkens dat lokale tewerkstelling geen rol kan spelen. Dat is onjuist, want het speelt in Frankrijk, het speelt in Duitsland, het speelt in Denemarken en ook elders.

Dan wil ik nog iets rechtzetten. U spreekt over allerlei problemen indien deze aanbesteding niet doorgaat, u noemt het zelfs een ramp. Het klopt pertinent niet dat er dan geen nieuwe treinstellen zouden zijn. Bij vertraging heeft de NMBS nog steeds de mogelijkheid om onmiddellijk meer dan 600 M7-rijtuigen bij Alstom te bestellen, zonder bijkomende aanbestedingen. Die rijtuigen kunnen ook snel worden geleverd. Het klopt dus niet dat er geen treinen beschikbaar zouden zijn, indien de bestelling bij CAF niet doorgaat. Ik vraag u ook hierover uw diensten te raadplegen, want anders klopt onze informatie niet.

Mijnheer de minister, alstublieft, in België willen wij rijden met treinen die hier gebouwd zijn. In onze buurlanden gebeurt dat ook. Een Fransman rijdt met een Franse trein, een Duitser met een Duitse trein. In Denemarken worden aanbestedingen zelfs in het Deens opgesteld opdat ze sneller naar de eigen industrie zouden gaan en zo tot lokale tewerkstelling zouden leiden.

Ik apprecieer uw betoog, maar ik apprecieer niet dat u beweert dat er geen voldoende treinen meer zouden rijden, als de bestelling niet doorgaat. Dat klopt niet. Er kunnen onmiddellijk 600 treinen geleverd worden door Alstom. Ik apprecieer evenmin dat u stelt dat lokale tewerkstelling geen rol kan spelen bij Europese aanbestedingen. Dat is helemaal niet correct. Mijn collega en ikzelf hebben cijfers aangehaald van de Europese Rekenkamer, niet de eerste de beste instelling, waaruit blijkt dat bij onze zuiderburen slechts 1 % van de aanbestedingen naar een buitenlandse partij gaat. Bij ons is dat 10 %. Daar moeten we iets aan doen. We zijn dat verplicht aan de 700 werknemers van Alstom in Brugge, een bedrijf van zeer hoge kwaliteit.

Mijnheer de minister, u bent de voogdijminister, wij rekenen op u. U bent onze laatste kans. Ik vraag u om sterker in te zetten voor dat dossier.

**02.12 Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord.

De procedures zijn complex en er zijn een aantal regels waaraan men zich moet houden. U merkt echter dat dat dossier bijzonder gevoelig ligt. Het komt telkens terug en er zijn altijd veel parlementsleden aanwezig in de commissie voor Mobiliteit wanneer dat dossier geagendeerd staat.

Het betreft uiteraard een enorme investering, een investering die nodig is. Dat hebben we vorige week opnieuw kunnen vaststellen, want bij extreme temperaturen ligt heel het spoorverkeer stil.

Los van die nodige investering is ook de tewerkstelling in eigen land, in Brugge en Charleroi, van groot belang. Mijn collega Maaïke De Vreese heeft net als ik altijd op hetzelfde gehamerd. De expertise

bevindt zich momenteel in ons land, in Brugge en in Charleroi. Waarom zouden we die verloren laten gaan? Het gaat immers om de nieuwe treinen, maar ook om onze industriële toekomst. Bovendien gaat het over mensen, mensen die hun job dreigen te verliezen. Ook daarnaar moeten we durven kijken. Het is nu het moment bij uitstek om de juiste keuzes te durven – en te moeten – maken.

Kort wil ik nog stilstaan bij het feit dat de NMBS, na de opmerking van de Raad van State, haar beoordelingskader heeft aangepast. Dat was nodig en het is goed. Juist daarom blijft transparantie belangrijk en wordt die nog belangrijker, zeker nu we van alle kanten horen dat het Belgisch aanbod effectief goedkoper was en ook beter scoort op kwaliteit. Onze vraag is dus legitiem en we moeten dat dossier vastnemen.

Ik kan mijn collega alleen maar bijtreden in haar oproep aan u en aan de NMBS om open en duidelijk te blijven communiceren, de elementen zorgvuldig en evenwichtig naast elkaar te blijven leggen, ze te blijven afwegen en nu de juiste keuze te maken.

**02.13 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses, que j'ai bien entendues.

Vous connaissez notre position, mais je vais la répéter: pour nous, choisir CAF au lieu d'Alstom est vraiment une erreur. Ce sera un coup de poignard dans le dos de l'emploi local.

Alstom produit des rames en Belgique, à Bruges. Comme l'ont clairement indiqué les syndicats, refuser leur offre, c'est l'arrêt de mort d'Alstom Bruges. Or, nous sortons d'une année marquée par une vague historique de faillites dans l'industrie manufacturière. Cela ne va pas!

Choisir CAF pose également une question éthique grave, que plusieurs collègues ont soulevée. Cette entreprise participe à l'extension du tramway des colonies israéliennes à Jérusalem-Ouest, dans les territoires palestiniens occupés. Nous ne pouvons pas accepter de financer une telle entreprise.

J'appelle l'ensemble des partis ici présents, qui dénoncent ce choix de CAF, de revoir aussi la position de leur administrateur et de véritablement faire le choix de l'emploi.

De **voorzitter**: Mevrouw Eggermont is niet aanwezig.

**02.14 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. De essentie van uw antwoord is dat we moeten afwachten wat er finaal zal gebeuren.

Wat mij steeds weer verwondert, is het discours dat wordt aangehangen. De lokale werkgelegenheid is ongelooflijk belangrijk. Dat zagen we ook toen De Lijn Chinese bussen bestelde; een onbegrijpelijke beslissing. Ondertussen is er wel reeds schade aangericht, doordat in eerste instantie gescoord is door en gekozen werd voor CAF als voorkeursonderhandelingspartner. Wat mij daarin verbaast, is hoe het discours doorheen de jaren kan veranderen. Ik herinner mij dat er destijds problemen waren bij Proximus met toenmalig – en voorlopig ook nog huidig – voorzitter Stefaan De Clerck. Toen werd altijd gezegd dat een raad van bestuur autonoom en onafhankelijk moet werken. De bestuursleden die in de raad van bestuur zitten namens de politiek, zijn niet politiek gestuurd, maar werken onafhankelijk. Dat heette dan corporate governance. Diezelfde partijen hoor ik zich nu beroepen op de noodzaak van politieke bijsturing. Ik vind dat een wat tegenstrijdig verhaal.

Het was natuurlijk beter geweest als bij de eerste evaluatie van die aanbesteding niet beslist was om CAF aan te stellen als voorkeursonderhandelingspartner. Dan was er anders gescoord.

Eén ding is duidelijk: we moeten afwachten. We zitten sowieso in een scenario waarin we tijd verliezen, en dat gaat ten koste van de treinreizigers. We lopen vertraging op en welke richting het dossier ook uitgaat, ik vrees dat we nog veel meer vertraging zullen oplopen.

Natuurlijk hoop ik vooral dat de lokale werkgelegenheid alsnog gered kan worden. Dat is uiteraard een ongelooflijk belangrijke bekommernis. Alleen is de grootste fout helaas al gemaakt.

**02.15 Irina De Knop (Open Vld):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. We hebben uiteraard alle begrip voor de scheiding van bevoegdheden. Iedereen moet daarin zijn

verantwoordelijkheid nemen. Daarbij zijn, zoals de voorzitter terecht stelt, de regels van corporate governance cruciaal. Het is goed dat u dat als minister bevestigt.

Daar staat weliswaar tegenover dat het om een bedrag van bijna 1,6 miljard euro gaat, een gigantische investering, die bovendien rechtstreeks voortkomt uit een federale dotatie.

We weten in welke constellatie we werken. Dat geldt voor de NMBS, dat geldt voor De Lijn op Vlaams niveau en het zal voor de TEC in Wallonië niet anders zijn.

Mijnheer de minister, laat dit dossier in elk geval opnieuw een uitnodiging zijn om mee te kijken naar het investeringsbeleid dat de autonome overheidsbedrijven voeren.

Ik hoop alvast dat u zich nu al ernstig bekommert om de toekomst en om toekomstige investeringsprogramma's, en dat u de hier geuite bezorgdheden grondig – ook juridisch – laat onderzoeken, zodat we toekomstbestendig kunnen werken.

Ik ga nu even concreet op het dossier in. Als ik uw argumentatie hoor en als ik verneem welke vertraging en bijkomende kosten de huidige situatie met zich meebrengt, dan vind ik het heel vreemd dat de raad van bestuur eind juni geen beslissing nam, maar die belangrijke beslissing met een maand heeft uitgesteld. Welke argumenten hoopt men nog uit de lucht te zien vallen?

Ik begrijp de collega's die vragen dat het Parlement daar een blik op kan werpen. Ik wil dat ook heel graag, maar voor openbare aanbestedingen gelden nu eenmaal regels. Laten we het echter niet vergeten. Laten we, zodra er een beslissing is genomen in dat dossier, de NMBS zeker voor een hoorzitting uitnodigen. Ook wil ik de juristen bijzonder graag aan het woord horen over hoe we ons daarop beter toekomstbestendig kunnen voorbereiden.

Mocht ik minister van Mobiliteit zijn, zou ik toch zeker willen weten hoe het komt dat na de evaluatie van de 42 criteria toch exact dezelfde volgorde gehanteerd blijft. Ik hoor hier nochtans dat er belangrijke criteria zijn, onder ander op het vlak van de prijs, waar Alstom beter voor scoort. Het lijkt me aangewezen om op dat vlak juridisch meer ruggenspraak te houden, om ervoor te zorgen dat we finaal de juiste beslissing nemen.

**02.16 Staf Aerts (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, ik kan echt niet geloven dat de NMBS liever treinen zou bestellen bij een Spaans bedrijf, zonder lokale tewerkstelling, bij een bedrijf dat meewerkt aan de illegale Israëlische nederzettingen op grond die gestolen is van de Palestijnen. Gaan we echt 1 miljard euro aan belastinggeld geven aan een bedrijf dat meewerkt aan illegale Israëlische nederzettingen? Voor Groen is het helder: dat is onaanvaardbaar. Als de NMBS dat doet, werkt ze mee aan een genocide-economie. Dat zijn niet onze woorden, dat zijn de woorden van de VN-rapporteur inzake de mensenrechten in Palestina. Dat is geen detail, dat is een fundamentele fout.

De topman van CAF zei vandaag in de Belgische kranten dat het bedrijf de internationale wetgeving respecteert. Maar dat klopt dus niet. Het Internationaal Gerechtshof noemt de Israëlische nederzettingen illegaal. De VN-rapporteur heeft het expliciet over CAF, niet over Alstom of over Siemens, maar over CAF als bedrijf dat de illegale Israëlische nederzettingen steunt en eraan meewerkt door daar treinverbindingen aan te leggen.

In het contract tussen de Belgische regering en de NMBS staat dat de internationale wetgeving gerespecteerd moet worden. Welnu, ik verwacht van u, mijnheer de minister, dat u op basis van dat contract de NMBS wijst op haar verplichtingen. Door dat contract tussen de Belgische regering en de NMBS kan de NMBS die opdracht niet gunnen aan een bedrijf dat actief is in die illegale nederzettingen.

Naast de Palestijnen zullen er nog andere slachtoffers zijn, namelijk uiteraard de honderden Belgische werknemers die al jaren Belgische treinen bouwen. Zij worden opzijgeschoven voor een bedrijf dat meewerkt en zelfs winst maakt op de kap van Palestijnse mensenlevens. Uiteraard zijn er meer treinen nodig, maar niet ten koste van eender wat en ten koste van alle moraal en ethiek.

We kunnen ons dat niet permitteren. Ik hoop dus echt dat de NMBS de juiste keuze maakt en kiest voor een bedrijf met lokale tewerkstelling, in plaats van voor een bedrijf dat zich bezighoudt met illegale activiteiten.

**02.17 Julien Matagne** (Les Engagés): Merci monsieur le ministre pour les précisions que vous avez apportées. Je comprends les règles complexes avec lesquelles vous devez évoluer et la séparation des pouvoirs entre l'entreprise autonome et le ministre que vous êtes, mais il faut aussi pouvoir entendre les travailleurs belges. J'espère que vous resterez à leur écoute. Notre industrie mérite d'être soutenue. Soyons créatifs pour le futur de nos investissements, tentons d'imposer des clauses environnementales et sociales pour ces investissements. J'ai aussi hâte d'entendre la SNCB plus en détails sur ces points précis et sur les différents critères qui ont orienté la sélection, au-delà des explications que vous nous avez apportées.

**02.18 Hugues Bayet** (PS): Merci monsieur le ministre pour votre réponse. Une réponse très politique. Vous avez probablement 30 ans d'expérience en droit, mais vous en avez tout autant en politique. Vous commencez par nous rappeler l'autonomie de la SNCB, nous la connaissions déjà. Autonomie qui ne vous a pas empêché de leur écrire et qui est donc très circonstanciée.

Vous leur avez écrit pour leur dire qu'ils n'étaient pas là pour représenter leur parti politique, mais qu'ils étaient actionnaires de la société et devaient veiller au bon fonctionnement de celle-ci. Il y a 15 jours, vous m'avez déclaré que ce marché n'était pas de votre faute, que vous n'aviez pas d'administrateur des Engagés et que je devais aller voir auprès des quatre administrateurs socialistes. Je prends acte de votre réponse politique, selon laquelle, un jour, les administrateurs sont totalement indépendants et, pour me répondre, il y a quand même un choix politique qui peut être fait.

Pour le reste, nous n'avons pas appris grand-chose, monsieur le ministre. La prochaine réunion aura lieu le 23 juillet – j'aurais en effet pu le demander aux administrateurs socialistes. Ensuite, il faut respecter la loi sur les marchés publics et il ne faut pas oublier que tout retard occasionnera des problèmes financiers, de sécurité, etc. Je crois que vous avez compris que vous ne rassemblez pas grand monde, y compris dans votre majorité, derrière votre vision et votre analyse.

Je suis profondément déçu de ne rien avoir entendu sur l'avenir, sur ce que vous alliez faire comme ministre. Il y a plein de pays où, contrairement à ce que vous dites, on valorise l'emploi local, les travailleurs et l'expertise nationale. Mais en Belgique, ce ne serait pas possible, à vous entendre. Nous sommes bien d'accord que ce n'est pas vous qui avez écrit le cahier spécial des charges, monsieur le ministre, c'est cette entreprise publique autonome qui l'a réalisé. Moi, je crois que la première responsabilité d'un homme politique est de prévoir l'avenir: gouverner, c'est prévoir. Là-dessus, nous n'avons pas eu de réponse et, comme tous les collègues qui viennent de s'exprimer ici, j'espère que vous serez très attentif à garder un ancrage industriel chez nous.

**02.19 Franky Demon** (cd&v): Mijnheer de minister, ik zou graag een vergelijking maken met een commissie voor Defensie en de doelstelling om de NAVO-norm te halen. We waren de slechtste leerling van de klas wat betreft het halen van de NAVO-norm van 2 %, maar we waren wel de allerbeste leerling van de klas als het gaat over de strikte interpretatie van de Europese aanbestedingsregels. Ik vraag me nog altijd luidop af hoe landen als Frankrijk, Duitsland en Denemarken dat doen; die vragen zijn nog steeds onbeantwoord. In die landen telt strategische tewerkstelling namelijk wel mee. Daar zijn zelfs taalregels een criterium. Waar het over gaat, is de wil.

Mijnheer de minister, het is echt niet correct dat u mensen nu probeert te doen geloven dat als het order niet snel geplaatst wordt, er geen nieuwe treinen komen. Collega Lambrecht heeft opgemerkt dat een derde van het order van de vorige aanbesteding nog ingevuld kan worden bij Alstom. Daarmee kan nog een lange periode overbrugd worden. De bewering dat het spoorverkeer zou stilvallen, is dus niet correct.

Ik wil me nog tot twee collega's richten, eerst tot de heer Bayet, die momenteel niet meer aanwezig is. Wat de heer Bayet daarnet stelde, klopt helemaal. Eerst hoorden we in de plenaire vergadering dat we ons moesten richten tot de vertegenwoordigers in de raad van bestuur. Wanneer we dat deden, was de boodschap plots dat we ons niet moesten proberen te bemoeien. Dat is zeer moeilijk te vatten.

Ik richt me ook tot de heer Aerts. In wat de heer Aerts aanhaalt, zit waarschijnlijk wel enige grond, al wil ik het nog eens nalezen. Mijnheer Aerts, ik heb minister Crucke zien spreken met de NMBS-voorzitter. Ik ben niet zo thuis in alle partijen, maar als ik goed geïnformeerd ben, behoort de heer Georgin tot uw partij. Hij is als voorzitter afgevaardigd door Ecolo-Groen. Daarom stel ik voor dat u het

verhaal ook eens overbrengt bij uw partijgenoot. Misschien helpt dat ook nog, want ik heb alvast niet bijzonder veel vertrouwen in de antwoorden die ik hier gehoord heb.

De **voorzitter**: Alle aanwezige fracties hebben het woord kunnen nemen. We kunnen dit debat dus afsluiten.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**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 Tourneur aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "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)

**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 Securail" (56005915C)
- Aurore Tourneur à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La mauvaise ambiance de travail chez Securail" (56006535C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La situation chez Securail" (56006551C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'enquête sur le bien-être menée à la SNCB" (56006636C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "L'enquête sur les conditions de travail des cheminots" (56006667C)
- Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "La situation inquiétante chez Securail" (56006796C)

**03.01 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik zal het kort houden, want ik heb u hierover vorige week al ondervraagd in de plenaire vergadering. U weet dus in grote lijnen waarover het gaat. De enquête van de spoorwegbonden bij het Securailpersoneel leverde namelijk verrassend slechte resultaten op, die ik toen kort heb samengevat.

Over de ontevredenheid bij het Securailpersoneel heb ik nog een korte vraag. Op welke wijze evalueert u de nieuwe organisatiestructuur, Securail 2.0 genoemd? Welke maatregelen zullen er genomen

worden om de onvrede bij het Securailpersoneel daarover weg te nemen?

Over de angstcultuur bij het Securailpersoneel heb ik het vorige week al met u gehad. Daarvoor verwijst ik naar mijn ingediende vraag.

Een volgende belangrijke punt zijn de persoonlijke beschermingsmiddelen van het Securailpersoneel. Het gaat over de steekwerende vesten die de Securailagenten ter bescherming dragen. Van veel vesten blijkt de houdbaarheidsdatum al lang overschreden. Dat betekent dat de kwaliteit van die vesten in twijfel kan worden getrokken, dus ook de bescherming van het personeel zelf. Bovendien heerst er ontevredenheid over het feit dat ze niet over een persoonlijke zaklamp beschikken, die ze nodig hebben voor de uitoefening van hun job.

Hebt u kennis van het feit dat de houdbaarheidsdatum van de steekwerende beschermingsvesten van de Securailagenten verstreken zou zijn? Erkent u dat het laten dragen van steekwerende vesten waarvan de houdbaarheidsdatum overschreden is, afbreuk doet aan de veiligheid van het Securailpersoneel? Om welke redenen is er niet tijdig voorzien in nieuwe steekwerende vesten? Hoe is dat mogelijk? Wat is de huidige stand van zaken van dit dossier? Is men aan de slag om ervoor te zorgen dat dat probleem snel wordt opgelost en er dus snel in degelijke, nieuwe vesten wordt voorzien?

Wie zal de verantwoordelijkheid dragen wanneer vandaag een Securailagent wordt neergestoken, die een steekwerend vest draagt waarvan de houdbaarheidsdatum is overschreden?

Een volgende aspect is de onvrede bij de Securailpersoneelsleden over hun opleiding en training. Ze vinden namelijk dat ze meer praktijkgerichte trainingen moeten volgen, omdat de theorie soms heel ver verwijderd is van de praktijk op de werkvloer. Hoe zult u gevolg geven aan hun vraag?

Ten slotte heb ik nog een extra vraag over een welzijnsenquête bij de NMBS. De NMBS zelf heeft IDW, de externe dienst voor preventie en welzijn op het werk, gevraagd een personeelsenquête te houden over tevredenheid, risico's op stress, burn-out, werkdruk en ongewenst gedrag. Ook daarvan waren de resultaten niet goed, zelfs zorgwekkend. Het is een goede zaak dat de NMBS zelf zo'n enquête organiseert. Ik verwijst daarvoor naar mijn ingediende vraag. Daarin vraag ik hoe u dat evalueert en welke acties daartegen zullen worden ondernomen.

**03.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Je vous ai déjà interpellé jeudi dernier sur une enquête précédente, mais je vais aujourd'hui concentrer ma question sur la plus récente, tout aussi interpellante, réalisée par IDEWE. Cette enquête, menée auprès de l'ensemble du personnel de la SNCB, révèle un profond malaise puisque 43 % des agents déclarent être épuisés par leur travail, et une large part d'entre eux 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'écoute, d'empathie, et une pression constante exercée sur les travailleurs. J'ai aussi relevé un chiffre alarmant: 16 % des agents déclarent avoir subi du harcèlement sexuel dans certaines entités. Nous sommes en 2025, monsieur le ministre. Cela ne devrait plus exister. Nulle part.

Ces chiffres doivent vous interpeller. En effet, ils décrivent un système qui use les travailleurs jusqu'à l'épuisement, qui les rend malades. Vous ne pouvez pas rester sans réagir. La semaine dernière déjà, je vous ai parlé des propositions syndicales concrètes qui visent à améliorer ces conditions de travail.

Aujourd'hui, mes questions sont simples: Avez-vous pris connaissance personnellement des résultats de cette enquête? Qu'allez-vous faire pour que les recommandations syndicales soient appliquées à l'ensemble des cheminots? Avez-vous consulté les syndicats, et quels engagements concrets avez-vous pris?

**03.03 Aurore Tourneur (Les Engagés):** Monsieur le ministre, les résultats d'une enquête récente menée par les deux principaux syndicats ferroviaires auprès de 376 agents de Securail révèlent une situation particulièrement préoccupante en matière de conditions de travail et de climat organisationnel. Les témoignages collectés font état d'un management toxique, d'une communication autoritaire et inefficace ainsi que d'une culture de la peur généralisée. Les agents ont utilisé des termes forts tels que régime de terreur, leadership toxique, chasse aux sorcières... Ils traduisent donc un profond mal-

être au sein du service chargé pourtant d'assurer la sécurité du réseau ferroviaire. À cela s'ajoutent des dysfonctionnements dans la gestion des plannings, avec des horaires communiqués tardivement ou peu adaptés aux contraintes individuelles, et qui compromettent fortement l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

La SNCB dit s'engager à prendre des initiatives afin de remédier à cette situation. Pourriez-vous préciser la nature concrète de ces initiatives?

La SNCB prévoit-elle de mener une enquête interne au sein de Securail pour vérifier les faits signalés? Envisage-t-elle de confier cette enquête à un organe indépendant?

Enfin, un accompagnement psychologique ou des dispositifs de soutien spécifiques pour les agents concernés sont-ils mis en place à la SNCB ou chez Securail? Je vous remercie d'avance pour vos réponses, monsieur le ministre.

**03.04 Dimitri Legasse (PS):** Monsieur le ministre, que se passe-t-il chez Securail? Nous sommes en droit de nous poser la question à la lecture des résultats de l'enquête menée par la CGSP et par la CSC Transcom auprès des agents de sécurité. Ce sont tout de même 80 % des agents interrogés qui disent être insatisfaits de la communication avec le management. Visiblement, votre vision d'un "Securail 2.0" ressemble plutôt à un "Securail 0 point t" (zéro pointé).

Comment un management peut-il ne pas se rendre compte d'un tel malaise qui règne au sein de son entreprise? La gestion des ressources humaines est essentielle dans toute organisation, et singulièrement dans une entreprise publique, me semble-t-il. 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.

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

Monsieur le ministre, comptez-vous rencontrer la direction de Securail et les syndicats afin de faire la lumière sur les dysfonctionnements mis en évidence par cette enquête? En plus de l'enquête menée à Securail, nous disposons aussi de l'enquête IDEWE – indépendante – qui 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. Il est question de climat tendu, voire critique et de pression croissante.

Monsieur le ministre, comment allons-nous améliorer le rail belge avec des travailleurs qui n'en peuvent plus? Cela nous ramène aux deux débats d'actualité précédents, dans lesquels l'ensemble des groupes vous ont houspillé. Certes, la SNCB est une entreprise publique autonome, mais cela ne dispense pas le ministre de s'en préoccuper activement – de préférence avec les syndicats – et sans attendre des mois pour reporter à une date ultérieure, afin de revenir à un débat précédent.

Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour améliorer la situation chez Securail? Je vous remercie.

**03.05 Niels Tas (Vooruit):** Mijnheer de minister, de resultaten van de welzijnsbevraging waren inderdaad zeer slecht en vergis u niet: een welzijnsbevraging is verplicht. Organisaties moeten dat doen. De NMBS feliciteren voor iets wat ze verplicht moet doen... Het is maar logisch dat de NMBS dat doet. Blijkbaar is het trouwens pas gebeurd na heel wat druk van de vakbonden.

Daardoor zijn de betreurenswaardige problemen bij Securail naar boven gekomen, waar mijn collega's al uitgebreid naar hebben verwezen. Ik denk dat dit eens te meer pijnlijk is, omdat het gaat over mensen die dagelijks instaan voor de veiligheid in onze stations, voor de reizigers en voor het personeel. Zij verdienen duidelijke communicatie, respect voor hun tijd en vertrouwen in hun professionaliteit. Wat ze vandaag echter krijgen, is juist het omgekeerde. Het feit dat ondertussen herstructureringen worden aangekondigd door teamleiders zonder enig sociaal overleg, is gewoonweg geen manier van werken. Integendeel, het zorgt er alleen voor dat het wantrouwen tussen het management van de organisatie

en de werknemers alleen verder zal toenemen. Daarom heb ik enkele vragen voor u, mijnheer de minister.

Hoe kijkt u naar de huidige situatie bij Securail? Acht u de afspraken die tot heden al zijn gemaakt voldoende om de huidige problematiek bij te sturen? Hoe ziet u zelf de rol van de NMBS en van uzelf in het opvolgen en bijsturen van die knelpunten? Op welke manier zult u erop toezien dat hervormingen binnen Securail niet langer zonder overleg worden doorgevoerd, maar dat het personeel daarbij wordt betrokken? Tot slot, heeft deze erbarmelijke situatie ook gevolgen voor de verantwoordelijken en het management van Securail? Hoe kijkt u daarnaar?

Ik ben ervan overtuigd dat de mensen van Securail duidelijkheid en respect verdienen. Vooruit rekt op u om daarvoor te zorgen. Dank u wel.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Tas. Ik kijk rond in de zaal om te zien of er fracties zijn die niet deelnemen aan het actualiteitsdebat en wensen aan te sluiten.

Mevrouw De Knop, u hebt het woord.

**03.06 Irina De Knop** (Open Vld): Uiteraard hebben wij ook kennisgenomen van de resultaten van de heel zorgwekkende enquête. Dat meer dan 70 % van de medewerkers aangeeft dat zij niet vrijuit kunnen spreken, moet zeker zorgen baren.

Mijnheer de minister, daarom hebben wij een aantal vragen die gelijklopend zijn met de vragen van de andere vraagstellers. Bent u op de hoogte van de resultaten van de enquête? Wat is uw reactie daarop?

Welke stappen zullen er worden ondernomen door de NMBS en specifiek door Securail om de geconstateerde problemen aan te pakken?

Hoe wordt de betrokkenheid van externe preventiediensten zoals IDW gewaarborgd in het vervolgtraject?

Ik dank u alvast voor de bijkomende antwoorden.

De **voorzitter**: Wensen nog andere fracties aan te sluiten? (*Neen*)

**03.07 Jean-Luc Crucke**, ministre: Comme je l'ai récemment dit en séance plénière, je souhaite à nouveau exprimer ma considération pour le travail essentiel accompli par les agents de Securail qui veillent à la sécurité des usagers du rail chaque jour et souvent dans des conditions exigeantes. Leur engagement mérite d'être reconnu et leurs préoccupations doivent être entendues avec sérieux et respect. J'ai encore eu l'occasion de le leur dire ce matin dans la gare de Liège-Guillemins.

Voici les mesures concernant la sécurité des agents Securail.

Securail beschikt over kogelwerende vesten die zowel steek- als snijwerend zijn. De houdbaarheidsdatum waarvan sprake, verwijst naar de garantieperiode van de fabrikant op de beschermingsplaten in de vesten. De garantie dekt een periode van 10 jaar voor het behoud van de kogelwerende eigenschappen van de platen. Het overschrijden van de garantietermijn betekent niet automatisch dat de bescherming onvoldoende wordt. Bovendien loopt de garantieperiode voor de betreffende Securailvesten tot 2027. Er is dus geen sprake van vervallen vesten, noch van afbreuk aan de veiligheid van het Securailpersoneel.

In de zomer van 2024 werd een controle uitgevoerd op de garantiedatum van elke kogelwerende vest. Alle agenten beschikken over vesten die nog onder garantie vallen, op enkele uitzonderlijke gevallen na. De uitzonderlijke gevallen werden onmiddellijk aangepakt. Na analyse bleek dat oude platen van de vorige leverancier werden gebruikt, die door de betrokken agent op eigen initiatief in een nieuwe vest waren geplaatst. Om dergelijke situaties te vermijden, werd de procedure met betrekking tot uniformen en beschermingsmiddelen aangepast, met een strengere controle op het teruggeven van het materiaal.

De huidige kogelwerende vesten hoeven momenteel niet vervangen te worden. Het huidige

raamcontract en de garantieperiode voor de kogelwerende vesten lopen tot 2027 en bevatten een optie tot verlenging met twee jaar. In het najaar van 2025 zijn ballistische testen gepland om na te gaan of het gebruik van de huidige kogelwerende vesten ook na 2026 nog conform de standaard van de betrokken firma is. De Securailagenten beschikken vandaag over kogelwerende vesten waarvan de garantie niet is verlopen. De geplande ballistische testen zullen uitwijzen of de garantieperiode verlengd kan worden. Indien niet zullen de gebruikte platen worden vervangen.

Met betrekking tot de zaklampen, de Securailagenten beschikken vandaag over collectieve zaklampen, die zij aan het begin van hun shift kunnen plaatsen in hun individuele lampenhouder. Per werkzetel is het aantal zaklampen afgestemd op het aantal agenten per shift. De jongste inventaris werd opgemaakt begin 2025 en eventueel ontbrekende lampen werden aangevuld.

Begin dit jaar heeft NMBS in het kader van haar welzijnsbeleid het initiatief genomen om een nieuwe enquête te lanceren via idewe, een erkende en onafhankelijke preventiedienst, om de risico's die het welzijn in de onderneming kunnen beïnvloeden, te identificeren.

Er wordt conform de wet regelmatig een extern onderzoek uitgevoerd.

À partir des résultats de cette enquête, tous les départements de la SNCB ont été mobilisés pour travailler sur un plan d'action concret, basé sur quatre piliers essentiels: une culture d'entreprise ouverte, des conditions et des lieux de travail inclusifs, une collaboration renforcée entre départements et davantage d'opportunités de formation et d'apprentissage pour que les compétences de chacun puissent être pleinement développées. Ce programme d'action sera suivi de près par le comité de direction en coordination avec les partenaires sociaux au sein des comités de bien-être concernés.

Suite à plusieurs problématiques soulevées auprès des organisations syndicales par des agents de Securail, les organisations syndicales ont mené également une enquête auprès de ce personnel afin d'obtenir une vision plus globale de la situation. Cette enquête portait sur cinq thématiques: la planification et l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, Securail 2.0, la réorganisation de 2021-2022, la gestion des incidents et la communication, la culture managériale et les équipements de protection individuelle dont j'ai déjà parlé.

De resultaten van die enquête werden op maandag 2 juni voorgesteld aan en besproken met het management van de NMBS.

Les constats qui en ressortent sont préoccupants. Je répète ce qui a été dit: climat de travail dégradé, difficultés de communication avec la hiérarchie, gestion des plannings affectant l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, et sentiment d'un manque de soutien et d'écoute.

Het management waardeert het initiatief en gaat aan de slag met de resultaten en conclusies die werden voorgesteld. Het management zal de resultaten ook nader analyseren en vergelijken met zijn eigen analyses van de resultaten van de uitgevoerde welzijnsenquête.

Er is afgesproken om net vóór de vakantie een eerste vervolgoverleg te organiseren waar mogelijke acties voor de belangrijkste thema's gezamenlijk zullen worden besproken. Daarna zullen er zeker nog andere overlegmomenten met betrekking tot de verschillende thema's tussen het management en de vakbonden volgen. De doelstelling van het management van Securail en van de vakbonden is tot verbeteringen in de verschillende domeinen te komen.

Un travail est en train d'être mené pour essayer de résoudre les problèmes auxquels se heurtent les agents de Securail. La direction va travailler sur la base des résultats et des conclusions présentés, enrichis de ses propres analyses. L'objectif, tant de la direction de Securail que des syndicats, est d'aboutir à des améliorations dans les différents domaines.

Comme je l'ai également indiqué en séance plénière, je suis en contact étroit avec la direction générale des ressources humaines de la SNCB. Celle-ci et les syndicats m'ont confirmé que des réunions se tenaient régulièrement et que les premiers échanges ont été constructifs. Je serai particulièrement attentif à ce que ces discussions débouchent sur des mesures concrètes, visibles et durables pour le personnel.

Het belang van de geestelijke gezondheid en het welzijn van de werknemers staat niet ter discussie. Het gaat om hun veiligheid en inzet, maar ook om de kwaliteit van de openbare dienstverlening, die we aan onze burgers verschuldigd zijn. Als de dialoog vastloopt, zal ik niet aarzelen om in te grijpen. De NMBS heeft een verantwoordelijkheid als werkgever en ik zal erop toezien dat ze die ten volle opneemt.

**03.08 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, men gaat dus aan de slag en de resultaten vergelijken met die uit eigen onderzoeken. Het zou er nog aan moeten mankeren! Alleszins ben ik tevreden dat er op korte termijn, nog voor de vakantie, al een eerste overleg plaatsvindt. Misschien kunnen daar al beslissingen met het oog op quick wins worden genomen. We zullen het verdere verloop van het proces uiteraard opvolgen.

Ik ben wel enigszins verbaasd over het verhaal rond de steekwerende vesten, vesten waarvan het Securailpersoneel klaagt dat er problemen mee zijn, terwijl u hier argumenteert dat er technisch gezien, dus wat de werking en de garantie- en houdbaarheidsdatum betreft, geen vuiltje aan de lucht is. We volgen het verder op.

Het feit is dat er in het verleden al kansen gemist zijn. Al sinds de vorige legislatuur is er sprake van een toename van criminele feiten op het spoor. We hebben herhaaldelijk aangedrongen op actie daaromtrent. Er zijn meerdere noodkreten geweest. Het Securailpersoneel heeft al vaker acties gevoerd, onder andere aan het station Brussel-Zuid; er is al herhaaldelijk overleg gepleegd. Kortom, er is al heel wat water door de zee gevloeid, maar uiteindelijk zijn er nog steeds geen concrete, doorgedreven acties op het getouw gezet of het beleid hervormd, althans niet op een manier die gedragen en gesteund wordt door het personeel. Ik mag dan ook hopen dat, hoe slecht de resultaten ook zijn, de enquête de aanzet mag zijn voor een degelijk en gedragen veiligheidsbeleid en beleid onder andere inzake welzijn, rust, stress en burn-voor het NMBS-personeel.

**03.09 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'entends que plusieurs concertations auront lieu en interne à la SNCB. C'est bien, mais je pense qu'il serait vraiment très intéressant que vous y participiez aussi, ou, en tout cas, que vous ayez un œil là-dessus.

Les cheminots comptent encore sur vous, pour le moment. Beaucoup de promesses leur ayant été faites par le passé n'ont pas été tenues. Beaucoup de choses sont restées lettre morte. Les travailleurs ont un peu été négligés à ce niveau. Cela se ressent dans les différentes enquêtes réalisées, parmi lesquelles celle de Securail, mais aussi celle d'IDEWE, qui est une entreprise externe. Il n'est pas anodin de le souligner, parce qu'il y a une tendance à faire croire que les cheminots se plaignent facilement, alors que ce n'est pas le cas.

Ils attendent vraiment des résultats ainsi que des mesures dont vous pourriez être à la source. On sait que vous êtes partisan des concertations, etc. Je vous demande de rester particulièrement vigilant à ce que fera la SNCB à ce niveau-là, afin d'éviter qu'il s'agisse d'une opération de communication, avec la présentation de très beaux *slides*, qui finalement n'aboutira à rien du tout. Je vous remercie.

**03.10 Aurore Tourneur (Les Engagés):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses qui font montre d'une prise en main de la problématique. Il est en effet important de prendre soin de ceux qui prennent soin des autres.

**03.11 Dimitri Legasse (PS):** Monsieur le ministre, comme vous venez de le dire, la SNCB va déployer un vaste plan d'action pour améliorer le bien-être du personnel autour de quatre piliers. On nous annonce dans ce cadre une attention particulière pour Securail. Parfait! J'espère sincèrement que vous vous assurerez que, cette fois, des mesures concrètes seront prises de manière globale. On ne parle pas que de vestes ou de lampes, même si c'est important.

J'espère que vous vous rendez réellement compte de la situation et de la dureté du travail assumé par les cheminots et des économies, par ailleurs, qu'on leur demande de faire. Il y a là un hiatus, vraiment.

Vous voulez assumer des réformes en termes d'économies, très bien, mais mettez en balance tout ce qu'on vient d'évoquer dans les questions précédentes et celle-ci par rapport au personnel et les économies. Comme déjà évoqué lors du premier débat d'actualité relatif au préaccord social, ce n'est

pas au personnel de prendre en charge et de supporter les économies. La démonstration est encore faite ici.

Monsieur le ministre, vous fixerez sans doute une date limite et un calendrier. Nous comptons sur vous pour avoir un dialogue constant avec le personnel et ses représentants. Je vous remercie.

**03.12 Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het siert u dat u de problematiek erkent, maar dat kan duidelijk ook niet anders, want de resultaten zijn zodanig onrustwekkend dat ze ook fundamenteel moeten worden aangepakt.

Ik vind het wel vreemd dat het duurde tot de resultaten van een welzijnsbevraging bekend waren, vóór de NMBS en Securail inzagen dat er iets fundamenteel fout is. Mijns inziens draagt het management een grote verantwoordelijkheid dat het zover is kunnen komen. Het is dus belangrijk dat er twee zaken gebeuren. Ten eerste, er moet een bijsturing komen van het beleid en er moet structureel overleg komen tussen het management en de werknemersorganisaties over wat er vandaag is misgelopen. Ik begrijp uit uw antwoorden dat dat momenteel aan het gebeuren is. Ik hoop dat dat goed verloopt, omdat uit de bevraging immers duidelijk blijkt dat er een zeker spanningsveld bestaat. Dat is mijn eerste bezorgdheid, die ik wil delen.

Ten tweede, ik hoop ook dat u als toezichtsminister het management hierover aanspreekt en vraagt op welke manier een en ander vanuit de organisatie in de toekomst kan worden voorkomen en of het beleid inzicht heeft in hoe de situatie tot stand is gekomen.

Ik zal de evolutie van de situatie blijven opvolgen en hoop dat er daar snel beterschap komt, want die personeelsleden staan in voor de veiligheid in de stations. Ze staan vaak op de eerste lijn in moeilijke omstandigheden en verdienen dus onze steun.

*Het incident is gesloten.  
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 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): Monsieur le ministre, en été, les nuisances sonores s'intensifient pour les riverains de l'aéroport en raison du sens du vent, du choix des routes, de l'intensification du trafic mais aussi des travaux sur les pistes. Il me revient que Brussels Airport fournit une information parcellaire au service de Médiation de l'aéroport de Bruxelles-National quant aux travaux qui seront effectués sur les pistes au cours de l'été 2025. Or l'article 36 de la licence de Brussels Airport met à charge de celle-ci l'obligation de moyens à mettre au profit de la médiation quant à la mise à disposition des données dont il dispose, en ce compris le déroulement des travaux.

En effet, la communication de pareilles données est susceptible d'avoir une incidence sur le dépôt de plaintes car l'utilisation ou non d'une piste affecte les décollages et atterrissages d'avions et donc les nuisances sonores qui peuvent être causées par ceux-ci. Il est évident que si le médiateur a connaissance des travaux, peut-être peut-il donner des réponses aux plaignants et aux riverains de manière plus appropriée.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me faire savoir si vous avez connaissance de cette information? Dans l'affirmative, comptez-vous prendre des mesures à l'égard de l'opérateur?

**04.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur le député, j'ai bien pris connaissance de cette information. L'exploitant aéroportuaire conteste quant à lui que les informations concernant les travaux à effectuer cet été sur les pistes ne seraient pas transmises au service de Médiation de l'aéroport.

Brussels Airport Company (BAC) reconnaît l'importance du rôle de ce service de Médiation dans les traitements des plaintes concernant les nuisances sonores. Dès lors, BAC fournit systématiquement

une réponse dans un délai raisonnable aux questions qui lui sont posées dans ce cadre.

Un premier avis officiel annonçant les travaux de rénovation de la piste 07R/25L a été publié le 18 février 2025 sur le site web d'information batc.be, cogéré par BAC et skeyes. BAC en a informé le service de Médiation par courriel du 26 mai 2025, en réponse à la demande d'informations que lui adressait ce service le même jour. Brussels Airport Company précisait qu'elle informerait prochainement le service de Médiation du moment de la parution de ces publications sur le site batc.be.

Les avis concernant les travaux aux pistes sont établis conjointement par BAC, pour les aspects concernant les travaux proprement dits et leur impact sur la disponibilité des pistes, et par le contrôleur du trafic aérien, skeyes, pour les aspects concernant le choix des pistes pendant la durée des travaux.

Au moment de l'échange du 26 mai 2025 entre BAC et les services de médiation, le projet de communication à paraître sur le site batc.be n'avait pas encore été validé par les deux parties. La publication a été effectuée le 12 juin 2025 sur batc.be et BAC en a directement informé le médiateur par mail.

Les travaux débuteront le 12 juillet 2025. Au vu de ces informations, l'exploitant aéroportuaire se conforme, me semble-t-il, aux dispositions de l'arrêté royal relatif à sa licence d'exploitation et en particulier à l'article 36 que vous avez évoqué, et qui concerne la collaboration avec le service de Médiation de l'aéroport.

**04.03 François De Smet (DéFI):** Je remercie le ministre pour sa réponse circonstanciée, datée et complète. Elle permettra, je l'espère, de rassurer les différents interlocuteurs quant à la diffusion et à la mise à disposition de ces informations.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**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 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):** Mijnheer de minister, de NMBS heeft beslist de trein te halveren van vier naar twee wagons. Dat leidt regelmatig tot een grote overbevolking op de trein. Dat heeft een treinbegeleider tot enig cynisme aangezet. Hij deelde aan de verbaasde reizigers op een volgepakte trein het volgende mee: "Excuses voor de volgepakte trein, maar deze trein telt tot december nog maar twee rijtuigen in plaats van vier, wat wij betreuren. Mogen wij daarom jullie medewerking vragen door daarover een mail te sturen naar de klantendienst van de NMBS om het probleem aan te kaarten?" Dat is toch wel behoorlijk ongezien. Het is behoorlijk cynisch dat een NMBS-medewerker zelf aan de klanten vraagt om een klacht te formuleren tegen zijn werkgever.

Bent u van mening dat die te korte treinen, die bovendien ook nog overvol zitten, leiden tot een aangename reizigerservaring die mensen zal stimuleren om de trein te nemen?

Is de beslissing om de trein tussen Hasselt en Mol te halveren, inderdaad verankerd tot en met december 2025? Wanneer zal een evaluatie plaatsvinden van de bezettingsgraad? De NMBS beweerde ook zelf dat zij de bezettingsgraad op de voet volgt. Wat houdt het begrip 'op de voet volgen' in? Hoe doet zij dat?

Wat was de gemiddelde bezettingsgraad van de trein tussen Hasselt en Mol in de voorbije twee jaar?

**05.02 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, neem mij niet kwalijk dat ik even het woord vraag.

Mijnheer de voorzitter, ik wil verwijzen naar mijn gelijkaardige vraag die ik op 2 juni 2025 heb ingediend, maar die ik niet op de agenda heb mogen terugvinden.

De **voorzitter**: Ik kan daar weinig op antwoorden. De vraag staat nu niet op de agenda, maar ik zal de kamerdiensten vragen na te kijken waar de vraag eventueel is blijven hangen. Ik kan daar zelf weinig

toelichting bij geven. Dat is aan de kamerdiensten, maar ik zal hen laten contact opnemen om dat met u uit te klaren.

**05.03 Wouter Raskin (N-VA):** Ik zou daar heel graag uitleg bij krijgen.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij evident, maar ik kan de uitleg op dit moment zelf niet geven. Ze zal u worden bezorgd door de kamerdiensten.

**05.04 Wouter Raskin (N-VA):** Ik wil het punt maken, omdat het om een heel relevante vraag gaat, zowel voor u als voor mij. Ik heb ze tijdig ingediend. Ik betreur dat ze niet werd geagendeerd. Dat ze per ongeluk niet werd gekoppeld, is nog tot daaraan toe. Ze is echter gewoon niet geagendeerd.

De **voorzitter**: Ik kan daar nu niet nader op ingaan. Ik geef het woord aan de minister voor zijn antwoord. U zult daarover toelichting ontvangen.

**05.05 Minister Jean-Luc Crucke:** De NMBS heeft mij daarover het volgende meegedeeld.

De NMBS moet haar materieel uiteraard zo efficiënt mogelijk inzetten. Sinds kort heeft de NMBS, voor een aantal treinen op de verbinding Hasselt–Mol, en dus niet voor alle treinen, de inzet van haar treinmaterieel herschikt om zo goed mogelijk in te spelen op de werkelijke nood aan capaciteit.

Zoals steeds volgt de NMBS de bezettingsgraad van de treinen op de voet – dat is hier niet anders. Als blijkt dat het op deze treinen vaker te druk is, zoals u zegt, zal uiteraard worden bekeken welke oplossingen mogelijk zijn en dit zo snel mogelijk.

De evaluatie hiervan vindt plaats deze zomer.

**05.06 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik dank u voor het korte antwoord. Ik kan daar weinig aan toevoegen.

De situatie is wat ze is, maar om zo goed mogelijk in te spelen, blijkt er toch nog niet voldoende te zijn bijgestuurd, gelet op de problemen die zich daar voordoen. We zullen de evaluatie afwachten. Hopelijk wordt de beslissing teruggedraaid en wordt er bijgestuurd ten behoeve van de treinreizigers.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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

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

**06.01 Frank Troosters (VB):** *In Antwerpen staan grondige renovatiewerken aan het premetronet gepland. De werken op Linkeroever en Recheroever zullen in verschillende fases plaatsvinden waarbij ook de tunnel tussen de Meir en Linkeroever gedurende vier maanden gesloten zal zijn. Dat de geplande werken een enorm effect zullen hebben op de lokale mobiliteit staat vast.*

*Een mogelijke oplossing zou het heropenen van verschillende kleiner lokale treinstations kunnen zijn zoals oa. het station van Antwerpen-Linkeroever.*

*Tijdens de mondelinge vragensessie in de Kamercommissie Mobiliteit van 06/12/2023 kon de minister nog geen verdere info geven over mogelijke (re)actie van de NMBS op het schrijven dat ze hierover van het Antwerpse stadsbestuur ontvingen.*

*Wat is de huidige stand van zaken? Heeft er overleg tussen de NMBS en het stadsbestuur in Antwerpen plaatsgevonden? Zo ja, wat was de inhoud en tot welk resultaat heeft dit geleid? Zo neen, waarom niet? Welke actie zal alsnog ondernomen worden? Welke actie(s) zal de minister ondernemen om de Antwerpenaren te allen tijde degelijke openbare vervoersmodaliteiten te garanderen?*

**06.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, in het licht van de geplande werken aan de premetrotunnel onder de Schelde in Antwerpen, waarbij er vanaf mei 2026 gedurende zes maanden geen trams zullen rijden tussen Linkeroever en Rechteroever, hebben de verschillende bestuursniveaus - federaal, Vlaams en stedelijk - gezamenlijk maatregelen genomen om de mobiliteit in de regio te waarborgen.

Een van de belangrijkste oplossingen in dit mobiliteitsplan is de tijdelijke heropening van een treinstopplaats aan Antwerpen-Linkeroever. Deze maatregel wordt genomen in samenwerking met de NMBS en Infrabel en moet dienen als volwaardig alternatief voor de reizigers die normaal gezien gebruikmaken van tramlijn 3. Voor deze tijdelijke halte zullen de NMBS en Infrabel de nodige vergunningsaanvragen indienen, met de bedoeling de werken in januari 2026 op te starten en tijdig af te ronden.

Op weekdagen zullen er 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 weekdagen 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 van 280 naar 560 zitplaatsen gaan, wat een verdubbeling betekent. Deze trein bedient onder meer Melsele, Zwijndrecht en Antwerpen-Zuid en volgt vanaf Melsele vrijwel het volledige traject van de uitgevallen tramlijn 3, waardoor de overstap voor de reiziger intuïtief en vlot verloopt. Ook de dienstregeling wordt versterkt. Op weekdagen 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.

Deze maatregelen zijn het resultaat van een intense en constructieve samenwerking tussen alle betrokken actoren. Ze 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 via onder meer Slim naar Antwerpen.

Het doel is dus om duizenden reizigers op korte termijn een concreet en comfortabel alternatief te bieden. Met deze aanpak wordt niet enkel een mobiliteitsprobleem tijdelijk opgelost, maar wordt ook een belangrijke stap gezet naar een beter bereikbaar en leefbaar Antwerpen. Dit project is een mooi voorbeeld van hoe samenwerking tussen bestuursniveaus daadwerkelijk het verschil kan maken.

**06.03** **Frank Troosters** (VB): Dank u wel voor uw antwoord. Dat volstaat voor mij.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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

**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): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag.

*Na het verlengde Hemelvaartweekend ontstonden er lange wachtrijen aan de paspoortcontrole op Brussels Airport. Aankomende reizigers uit niet-Schengenlanden moesten maandag tot 80 minuten aanschuiven. Volgens de federale politie ligt dit aan een combinatie van een verhoogde ochtendpiek en afwezige medewerkers wegens ziekte. Vertrekkende passagiers naar niet-Schengenlanden ondervonden minder hinder, met wachttijden van slechts 15 minuten.*

*Ook over het onderwerp van piekmomenten stelde ik al een schriftelijke vraag waarop ik nog geen antwoord mocht ontvangen.*

*Welke maatregelen kunnen luchthavens en grenscontroles nemen om soortgelijke wachtrijen in de toekomst te vermijden, zeker tijdens piekperiodes na vakanties of verlengde weekends?  
Hoe kunnen luchthavens zich beter voorbereiden op onverwachte personeelstekorten, zoals zieke grenscontroleurs?*

*Welke rol kan technologie spelen in het opvangen van personeelsgebrek bij grenscontroles?  
Is het haalbaar om tijdens verwachte piekmomenten, zoals na feestdagen, extra personeel in te zetten op Brussels Airport?  
Hoe gaan andere Europese luchthavens om met soortgelijke problemen aan de grenscontrole?  
Zijn er voorbeelden van luchthavens die efficiënter omgaan met de piekmomenten na vakanties of weekends?*

**07.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, grenscontroles vallen onder de exclusieve bevoegdheid van Binnenlandse Zaken. Op 16 juni heeft minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken Quintin een nieuw zomerplan aangekondigd voor Brussels Airport om de wachttijden aan de grenscontrole in te korten.

Brussels Airport faciliteert dat proces door te investeren in infrastructuurverbeteringen. Vanaf 10 juli worden bijvoorbeeld vijf controleboxen vernieuwd en komt er een extra box bij, goed voor twee bijkomende controlelijnen. Brussels Airport voorziet ook in nieuwe en extra e-gates voor reizigers met Europese paspoorten en Belgische identiteitskaarten, zowel bij aankomst als bij vertrek. Een belangrijk onderdeel van de oplossing is immers dat er maximaal gebruik wordt gemaakt van de elektronische paspoortcontrole of e-gates. Die laten namelijk een snellere afhandeling toe.

Tot op heden kunnen EU-reizigers op Brussels Airport gebruikmaken van e-gates, zowel bij vertrek als bij aankomst. Daarnaast mogen volgens de Dienst Vreemdelingenzaken passagiers uit het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Canada uitzonderlijk ook gebruikmaken van de e-gates, weliswaar enkel voor de grenscontrole bij vertrek uit België en niet bij aankomst.

De eerste en meest voor de hand liggende uitbreiding is om ook reizigers met paspoorten uit veilige erkende derde landen, de zogenaamde RTP8-groep, waaronder het Verenigd Koninkrijk, de VS, Canada, Japan, Australië, Singapore, Nieuw-Zeeland en Zuid-Korea, zoveel mogelijk gebruik te laten maken van e-gates, naar het voorbeeld van andere Europese luchthavens, zowel bij vertrek als bij aankomst. Ik zal met mijn diensten nagaan of die maatregelen ook in België van toepassing kunnen of moeten zijn.

**07.03** **Britt Huybrechts** (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord. Ik ben alvast tevreden dat u nader zult onderzoeken welke andere maatregelen mogelijk zijn naar het voorbeeld van luchthavens in andere Europese landen.

Intussen heb ik in dat verband een bijkomende vraag ingediend, want op de luchthaven werkt men momenteel ook met *fast lanes*. De poorten voor de *fast lanes* zouden, mijns inziens, zeker tijdens piekmomenten, beter door iedereen kunnen worden gebruikt. Ik denk dat we zo de druk kunnen verlichten en wachtrijen inkrimpen.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**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** **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): Mijnheer de minister, de Nederlandse Spoorwegen hebben recent beslist om in hun Sprintertreinen, het equivalent van de L-treinen bij ons, het aantal plaatsen in eerste klasse te verminderen. De reden daarvoor is duidelijk: tijdens de spitsuren wordt maar 10 % van die plaatsen benut, terwijl reizigers in tweede klasse op elkaar gepakt zitten en vaak moeten rechtstaan. Door het schrappen van die eersteklasplaatsen willen de Nederlandse Spoorwegen uiteraard meer zitplaatsen creëren voor wie daar op momenten van grote vraag echt nood aan heeft.

In ons land varieert het aantal eersteklasplaatsen volgens TreinTramBus tussen 8 en 21 %, afhankelijk van het type trein. Ook bij ons komt het geregeld voor dat reizigers met een tweedeklasticket moeten rechtstaan in een overvolle trein, terwijl er nog zitplaatsen beschikbaar zijn in eerste klasse.

Mijnheer de minister, erkent u het probleem van een overvolle tweede klasse, terwijl er in eerste klasse

nog ruimte is? Wat is vandaag de officiële richtlijn voor treinbegeleiders om reizigers met een tweedeklasticket uitzonderlijk in eerste klasse toe te laten? Is die procedure volgens u voldoende duidelijk?

Bent u bereid om te onderzoeken of het aandeel eersteklasplaatsen bij de NMBS kan worden verminderd op specifieke treinverbindingen of tijdstippen waarop structureel sprake is van overbezetting?

Plant u initiatieven om het gebruik van de beschikbare zitcapaciteit efficiënter te organiseren, zodat overbezetting in tweede klasse en onderbenutting in eerste klasse beter worden opgevangen?

**08.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Cuylaerts, zoals u weet, ben ik een dagelijkse gebruiker van de trein. Ik weet dus hoe belangrijk de reizigerservaring is.

Ik let er zeer goed op dat de NMBS inspanningen levert om elke treinrit zo aangenaam mogelijk te maken, met een sterke focus op veiligheid, stiptheid en duidelijke communicatie. Haar hoofddoel is het aanbieden van producten en diensten die voldoen aan de verwachtingen van de verschillende treinreizigers.

De eerste klasse vertegenwoordigt ongeveer 5 % van de opbrengsten van de NMBS. De NMBS moet op die ontvangsten kunnen rekenen. Die verhouding is de laatste jaren vrijwel ongewijzigd gebleven.

Het totale aantal zitplaatsen dat de NMBS in de eerste klasse aanbiedt, is niet precies te berekenen, omdat het exact aantal plaatsen per type materieel varieert en ook de samenstelling van het treinpark evolueert naarmate ouder materieel uit dienst wordt genomen en nieuw materieel instroomt.

Het behoud van de eerste en tweede klasse blijft relevant, aangezien daarvoor een duidelijke vraag bestaat bij de klanten, vooral bij de dagelijkse pendelaars en het zakelijk publiek.

Met het aangeboden comfort in de eerste klasse wil de NMBS ook extra reizigers aantrekken. Daarbij wordt vooral gedacht aan de grote groep automobilisten die duidelijk op comfort zijn gesteld. De NMBS kan eenzelfde comfortniveau aanbieden en biedt zo een duidelijk antwoord op de vraag van een zeer specifiek doelpubliek.

Een afschaffing of drastische inperking van de eerste klasse zou dan ook niet alleen ingaan tegen de vraag van een deel van de klanten, maar ook leiden tot een aanzienlijk verlies aan inkomsten. Daarbovenop zou een structurele ombouw van het bestaande eersteklasmaterieel aanzienlijke investeringen vergen.

Bij overbezetting kan het personeel dat de trein begeleidt, beslissen om de eerste klasse tijdelijk open te stellen voor reizigers met een tweedeklasbiljet. Die beslissing ligt bij de treinbegeleider, die als enige een inschatting kan maken van de bezettingsgraad en de haalbaarheid van een dergelijke maatregel op dat specifiek moment. Er zijn dus geen systematische richtlijnen om de eerste klasse standaard open te stellen. Het is de treinbegeleider die de concrete situatie het best beoordeelt.

Het is ook niet uitzonderlijk dat er vooraan en achteraan in de trein nog vrije zitplaatsen zijn. Bovendien is het mogelijk om de NMBS-app te gebruiken, waarin informatie beschikbaar is over de bezettingsgraad van de trein die men wenst te nemen. Op die manier wordt er samen met de reizigers gestreefd naar een optimale benutting van de beschikbare capaciteit.

**08.03** **Dorien Cuylaerts (N-VA)**: Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik begrijp uit uw antwoord dat het niet aan de orde is om bij ons te bekijken hoe we de eersteklaszitplaatsen beter kunnen benutten.

De timing van mijn vraag komt eigenlijk perfect uit, want in de zomervakantie zien we vaak een wijziging in onder meer de samenstelling van de treinen. We stellen vast dat opnieuw heel wat mensen in tweede klasse moeten rechtstaan. Niet iedereen heeft in juli en augustus vakantie, niet iedereen heeft die luxe.

Uit uw antwoord begrijp ik ook dat het de treinbegeleider toekomt om te bepalen wanneer de capaciteit van eerste klasse wordt ingezet om reizigers uit tweede klasse toe te laten om daar plaats te nemen.

Misschien is het toch interessant om te overwegen om daarover een soort van richtlijn op te stellen en daarover ook duidelijk te communiceren met de treinreizigers. Zo kunnen de reizigers meer begrip opbrengen voor het feit dat zij moeten rechtstaan naast een lege stoel, terwijl die eigenlijk benut zou kunnen worden. Misschien is dat een idee om mee te nemen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

**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):** Mijnheer de minister, de gemeente Nijlen heeft beroep aangetekend tegen de plannen van de NMBS om extra fietsstallingen te plaatsen aan het station, waarbij een aantal parkeerplaatsen zouden verdwijnen. De gemeente maakt daarbij duidelijk dat extra fietsstallingen zeker welkom zijn en erkent de nood daaraan zeker, maar wijst erop dat de heraanleg van de stationsomgeving veel meer behelst dan alleen een fietsparking. Het lokaal bestuur betreurt vooral dat de NMBS de plannen heeft opgemaakt zonder voorafgaand overleg met het lokaal bestuur. Nochtans is het bestuur er sterk van overtuigd dat dergelijke ingrepen best samen worden voorbereid en besproken, waarbij duidelijkheid geboden wordt aan de buurtbewoners, handelaars en de gemeente zelf.

Nijlen blijft uiteraard constructief en waardeert dat de NMBS wil investeren in de stationsomgeving, maar vraagt dat dat in duidelijk overleg gebeurt. De gemeente wil daarbij actief betrokken worden en rekent op voldoende aandacht voor het breder lokaal belang in dergelijke dossiers.

Mijnheer de minister, wat is de gebruikelijke werkwijze van de NMBS bij de aanleg of de heraanleg van fietsstallingen aan stations? Wordt over dergelijke dossiers standaard vooraf overlegd – al blijkt dat in Nijlen veeleer zonder overleg te zijn – met de lokale besturen? Hoe verloopt de communicatie en de samenwerking tussen de NMBS en de betrokken gemeenten bij de vergunningsaanvragen voor infrastructuurwerken aan stations? Is in Nijlen de standaardprocedure gevolgd? Wordt het lokaal bestuur op enig moment actief betrokken bij het breder ontwerp van de stationsomgeving, bijvoorbeeld wanneer er ook impact is op parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en mobiliteitspunten?

**09.02 Minister Jean-Luc Crucke:** Mevrouw Cuylaerts, het antwoord is kort. Het lokaal bestuur wordt bij elk vergunningsplichtig project betrokken. Vergunningsplichtige werken in stationsomgevingen worden dus systematisch met de betrokken gemeenten besproken.

In het specifiek geval van Nijlen, waarnaar u verwijst, en volgens de informatie die ik ontving, werd het ingediende ontwerp nog besproken met de gemeente in juni 2024.

De **voorzitter**: Een kort, maar krachtig antwoord.

**09.03 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw kort en krachtig, maar vooral heel duidelijk antwoord. Het ontwerp werd besproken in juni 2024. Dat maakt dus heel duidelijk dat de overdracht van de dossiers misschien niet deftig is gebeurd bij de bestuurswissel.

Door een dergelijke situatie leeft in Nijlen en mogelijk ook bij andere lokale besturen het gevoel dat er vaak maar eenrichtingsverkeer is.

In dezen zal ik, mij beroepend op uw antwoord, terugkoppelen en de verslagen van juni 2024 laten opvragen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**10.01** **Mathieu Michel** (MR): Monsieur le ministre, je pense que vous êtes conscient que la transformation numérique est un enjeu majeur. Elle permet d'agir de façon plus simple et moins coûteuse quand la digitalisation est bien faite. Vous devez savoir qu'un magnifique projet a été développé durant la législature précédente. Cela s'appelle MyGov.be. J'imagine, monsieur le ministre, que vous avez téléchargé cette application dans laquelle on peut retrouver les informations de sa carte d'identité, les papiers de son véhicule, les informations concernant le permis de conduire. Ce portefeuille est assez génial parce qu'il correspond déjà aux normes européennes eIDAS. Ces documents sont donc déjà présents techniquement dans ce portefeuille.

Toutefois, quand auront-ils une valeur légale? Au-delà du fait d'être bien présents dans le portefeuille, quand pourront-ils être reconnus comme des outils légaux dans les prochaines années? La Belgique s'est montrée précurseur sur un certain nombre de matières ces dernières années et il faut qu'elle puisse le rester. Je souffrirai qu'on doive attendre 2029 pour pouvoir avoir dans son smartphone un permis de conduire reconnu ou des documents de certification du véhicule reconnus.

**10.02** **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur le député, le texte révisant la directive européenne 2006/126 qui inclut l'introduction du permis de conduire dématérialisé n'a pas encore été définitivement adopté par les institutions législatives de l'Union européenne. Si le texte convenu entre les institutions européennes est adopté et publié, cette nouvelle directive devra, comme vous le savez, être transposée en droit national par chaque État membre dans le délai de transposition de 3 ans prévu.

Pour le permis de conduire dématérialisé ou permis de conduire mobile, la Commission européenne dispose de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive pour publier les décisions d'application spécifique. Une fois cette décision adoptée, les États membres disposent de 54 mois pour introduire le permis conduire mobile. La reconnaissance mutuelle des permis de conduire mobile entre les États membres n'interviendra donc qu'à l'issue de ce dernier délai.

Entre-temps, le SPF Mobilité et transport consulte le SPF BOSA chargé de développer le portefeuille de l'Union européenne qui inclura le permis de conduire mobile. Concernant l'interopérabilité et la reconnaissance du permis de conduire mobile au niveau européen, elles seront aussi réglées par une décision d'application de la Commission européenne.

Je vous confirme que l'information des citoyens sera comprise dans le processus pour introduire le permis de conduire mobile. Certes, il faudra attendre le format qui sera également prescrit par les décisions de la Commission, les règles belges transposant la directive et le processus belge pour la délivrance des permis de conduire mobiles. Je pense raisonnablement vous rassurer en disant que vous n'aurez pas à souffrir jusqu'en 2029 puisque c'est la *deadline* que vous m'avez fixée.

**10.03** **Mathieu Michel** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je suis bien placé pour savoir que, techniquement, tout est prêt. Vous verrez par vous-même que votre permis de conduire est déjà inclus dans votre téléphone. Il manque en effet la reconnaissance européenne, qui devra être transversale. En tout cas, nous avons aujourd'hui le droit de ne pas attendre cette reconnaissance pour le reconnaître déjà à l'échelon national. Cela constituerait une avancée majeure en termes de simplification pour tous les citoyens et, si je puis me permettre, une belle plume à votre chapeau de ministre de la Mobilité si vous deveniez le premier à permettre la reconnaissance dématérialisée de ce permis dans le portefeuille de chaque Belge. Le travail a été bien préparé par l'ancien secrétaire d'État à la Digitalisation. Donc, n'hésitez pas à vous en servir pour en retirer les fruits, monsieur le ministre.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**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 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):** Mijnheer de minister, de vliegroutes boven Brussel en de omliggende gemeenten zorgen al jaren voor enorm veel onrust, vooral in de Noordrandgemeenten zoals Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Wemmel en Meise. Tussen 2012 en 2014 werden onder staatssecretaris Wathélet nieuwe routes ingevoerd, die volgens verschillende rechtbanken onrechtmatig waren en tot overmatige geluidsoverlast leidden. Als gevolg daarvan veroordeelden de rechters de federale overheid tot het betalen van dwangsommen aan de getroffen gemeenten, die intussen al tot 7,7 miljoen euro zijn opgelopen.

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 uiteraard kritisch op, want voor hen draait het niet om geld, maar wel om het eindelijk realiseren van een eerlijke en wettelijk verankerde spreiding van de vliegroutes, met respect voor mens, milieu en in het bijzonder de inwoners van de Noordrandgemeenten.

Ik heb hierover enkele maanden geleden al een schriftelijke vraag ingediend, maar ik heb daarop helaas geen antwoord ontvangen. Ik vrees zelfs een beetje dat mijn vraag u misschien heeft gemotiveerd om het geld terug te vorderen. Ik hoop van niet.

Ik heb nog enkele bijkomende vragen. Zult u de dwangsommen terugvorderen, ja of neen? Als u dat van plan bent, wat zult u dan met dat geld doen? Zult u het eventueel investeren in alweer een extra studie om de vliegroutes aan te passen? Bent u bereid om het integraal te gebruiken om een oplossing in dit dossier te bewerkstelligen? Hebt u al samengezeten met de betrokken burgemeesters en belangengroepen? Indien dat nog niet is gebeurd, zult u dat nog doen? Wanneer komt er eindelijk een wettelijk en transparant kader voor de spreiding van de vliegroutes, zoals herhaaldelijk werd gevraagd, zowel door de rechters als door de getroffen inwoners?

**11.02 Minister Jean-Luc Crucke:** Mevrouw Huybrechts, de vliegroutes boven Brussel en de omliggende gemeenten zorgen al jarenlang voor onrust, vooral in de Noordrandgemeenten zoals Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Wemmel en Meise.

In de periode 2012-2014 werden onder staatssecretaris Wathélet nieuwe routes ingevoerd. Het arrest dat op 14 april 2025 door het hof van beroep te Brussel werd gewezen heeft de hoofdveroordeling die in eerste aanleg werd uitgesproken herzien.

Op basis van een eerste juridische analyse, waarin het arrest wordt gelezen in samenhang met de bepalingen van artikel 1385bis van het Gerechtelijk Wetboek, kan worden aangenomen dat de dwangsommen als bijkomende maatregelen bij een herziene hoofdveroordeling niet langer opeisbaar zijn. Er is evenwel nog geen beslissing genomen om de nodige stappen te ondernemen tot terugvordering van de reeds betaalde dwangsommen.

Het arrest zal zo spoedig mogelijk worden betekend, om de termijnen voor een eventueel cassatieberoep te doen ingaan. Pas na het verstrijken van die termijnen, en bij gebrek aan een cassatieberoep, zal de stap tot effectieve terugvordering worden gezet. Er is op dit moment dus nog geen beslissing genomen over een eventuele specifieke bestemming van de teruggevorderde bedragen. Het is belangrijk te onderstrepen dat de oplossing van dit complexe dossier niet uitsluitend afhankelijk is van financiële middelen, maar vooral van een degelijk juridisch en operationeel kader.

De dialoog met de betrokken partijen, waaronder de burgemeesters en de belangengroepen, is essentieel. In het verleden hebben reeds contacten plaatsgevonden en de regering blijft bereid om die gesprekken op een constructieve manier verder te zetten. Alle stemmen moeten kunnen worden gehoord bij het zoeken naar een evenwichtige oplossing, die rekening houdt met technische, juridische en menselijke beperkingen.

De regering is ervan overtuigd dat het nodig is een einde te stellen aan de verwarring en de

rechtsonzekerheid in deze aangelegenheid en een transparante en evenwichtige methode te ontwikkelen om voortaan de vliegroutes te bepalen.

Daartoe bevat het federale regeerakkoord 2025-2029 de volgende bepaling: "De federale regering stelt een werkgroep samen, onder regie van een minister per taalrol en de premier, die werk zal maken van een vliegwet. De werkgroep zal bestaan uit internationale experts uit de buurlanden en het Verenigd Koninkrijk, een vertegenwoordiger per gefedereerde entiteit en een vertegenwoordiger per regeringspartij."

De uitwerking van een duidelijk en transparant wettelijk kader voor de verdeling van de luchtvaartroutes is een complexe aangelegenheid, die een grondige reflectie vereist, met inachtneming van uiteenlopende technische, juridische, milieugerelateerde en menselijke parameters. Dit werk vergt tijd, om de duurzaamheid van de voorgestelde oplossing te waarborgen, met eerbiediging van alle wettelijke en jurisprudentiële verplichtingen.

De ontwikkeling van een nieuw schema voor luchtvaartroutes past 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, ongeacht de geografische ligging. De gezondheid en het welzijn van de omwonenden staan daarbij centraal.

Het doel is een eerlijkere verdeling van de hinder te waarborgen, rekening houdend met objectieve gegevens zoals bevolkingsdichtheid, gecumuleerde geluidsbelasting, technische haalbaarheid, milieueffecten en veiligheidsaspecten.

**11.03 Britt Huybrechts (VB):** Mijnheer de minister, u hebt gelijk. Het is inderdaad geen dossier dat volledig financieel van aard is. Voor de burgemeesters van de Noordrandgemeenten draait het absoluut niet om het financiële, maar die dwangsommen vormen in principe wel een stok achter de deur. Stel dat er opnieuw beslissingen tegen hen worden genomen, dan kunnen die dwangsommen wel worden ingezet ten voordele van hen en van de inwoners die zij vertegenwoordigen.

Ik kijk erg uit naar de resultaten die de nieuwe ploeg met betrekking tot de vliegroutes zal voorleggen. U weet echter dat het Vlaams Belang kritisch blijft, aangezien enkel leden van de regeringspartijen in die ploeg zetelen. Er zijn geen leden van oppositiepartijen. Het zou zeer interessant geweest zijn als ook leden van de oppositiepartijen daarin hadden kunnen zetelen, al was het maar om een extra inzicht te geven in die dossiers. Ik dank u alvast wel voor uw antwoord. Ik hoop dat het geld, als het teruggevorderd zou worden, ten voordele van betere vliegroutes aangewend zal worden.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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

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

De **voorzitter**: Mijnheer Raskin, uw vraag gaat dus over de verbinding tussen Brussel en de stad waar de beste voetbalploeg van België speelt, namelijk Genk.

**12.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, ik dank u. Nooit gedacht dat ik dat uit de mond van een Hasselaar zou horen, maar het is genoteerd.

Mijnheer de minister, ik ben een trouwe lezer van *La Libre Belgique* en ik las daarin dat u aan de NMBS en Infrabel gevraagd zou hebben om de verbinding Brussel-Charleroi als een prioriteit op te nemen in het volgende vervoersplan. U zou haar hebben gevraagd om verschillende concrete scenario's te becijferen, waaronder ook een snellere, rechtstreekse verbinding, weliswaar met behoud van een aanbod voor de tussenliggende stations. Die vraag lijkt mij niet onlogisch. Charleroi is immers de tweede grootste stad van Wallonië, maar het duurt bijna een uur om van Charleroi naar Brussel te reizen.

Charleroi is echter niet de enige stad met een slechte treinverbinding. Ik heb u enkele weken geleden

in deze commissie ook al gewezen op de problematische verbinding tussen Genk en Brussel. Genk is dan wel niet Charleroi, maar toch een vrij grote centrumstad. Wie met de trein van Genk naar Brussel wil pendelen, doet daar maar liefst anderhalf uur over. Dat is de theoretische reistijd, want de reële reistijd is meestal langer door vertragingen en andere problemen. U gaf toe dat de stiptheid van de verbinding Genk-Brussel merkkelijk lager ligt dan het gemiddelde op het netniveau. Niemand kan daarmee tevreden zijn, mijnheer de minister. U hebt toen ook een aantal elementen opgesomd die aan de basis zouden liggen van die slechte verbinding, maar die moeilijkheden mogen geen excuus blijven.

Bent u bereid om, net als voor de verbinding Brussel-Charleroi, aan de NMBS en Infrabel te vragen om ook de verbinding Brussel-Genk als een prioriteit op te nemen in het volgende vervoersplan en ook hiervoor verschillende concrete scenario's te laten bekijken om die verbinding eindelijk te verbeteren?

**12.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Raskin, ik heb gezien dat u een trouwe lezer bent van *La Libre Belgique*, maar ik moet u toch corrigeren: Charleroi is niet de tweede grootste gemeente van Wallonië, maar de grootste. Ik ben trouwens zelf een inwoner van Henegouwen. Luikenaars zullen daar misschien minder blij mee zijn.

Zoals u terecht opmerkt, is de kwaliteit van de spoorverbinding tussen de grote steden en Brussel van groot belang voor de mobiliteit van de burgers. De verbinding tussen Genk en Brussel vormt daar geen uitzondering op. In het kader van haar vervoersplan 2026-2029 onderzoekt de NMBS momenteel verschillende mogelijkheden om het aanbod op haar netwerk te verbeteren, ook voor de verbinding van en naar Genk. Het ontwerp van dat vervoersplan is momenteel nog in voorbereiding en zal tegen het einde van het jaar worden goedgekeurd door de NMBS, met het oog op goedkeuring door de ministerraad in het voorjaar van 2026.

De beslissing over eventuele uitbreidingen van het aanbod zal dan worden genomen. Het is nu nog te vroeg om uitspraken te doen over de concrete invulling van het plan of om bepaalde projecten te bevestigen. Ik ben zelf echter bereid, zoals ik voor Charleroi gedaan heb, om naar Genk te gaan om die verbinding met Brussel samen te bekijken met de NMBS en Infrabel.

**12.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Ik bied vooreerst mijn welgemeende excuses aan aan alle inwoners van Charleroi. Charleroi is dus de grootste stad van Wallonië, en dat maakt uw vraag aan de NMBS en Infrabel alleen maar relevanter. Genk is geen uitzondering, zegt u. Sta mij toe te zeggen dat Genk toch wel enigszins een uitzondering is. Zoals u in een vorig antwoord aangaf, ligt de stiptheid op de verbinding Genk-Brussel lager dan gemiddeld en loopt het daar bijzonder moeilijk. Ik ben wel blij te horen dat u zich daarvan bewust bent en dat de verbinding van en naar Genk in het kader van het nieuwe vervoersplan onderzocht wordt. Het stemt mij bijzonder tevreden dat u zelfs bereid bent af te zakken naar Genk om samen met de stad, Infrabel en de NMBS te bekijken hoe we voor die slechte verbinding, een van de slechtste verbindingen van het land wat de centrumsteden betreft, de situatie recht kunnen trekken.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

### **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** **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)

**13.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, vorig jaar, in 2024, werden in Vlaanderen alleen al 982 letselongevallen met e-steps geregistreerd. Dat is een aanzienlijke toename, maar liefst 15 % meer dan het jaar daarvoor. Het gaat bovendien alleen om geregistreerde ongevallen, terwijl we allemaal weten dat heel wat ongevallen niet geregistreerd worden. Toch belanden veel van die

slachtoffers in het ziekenhuis. Volgens een studie van het Antwerpse Ziekenhuis aan de Stroom ging het in één jaar tijd zelfs om meer dan 1.000 patiënten. Spoedartsen dringen dan ook, al jaren trouwens, sterk aan op actie.

Zij stellen in het bijzonder drie maatregelen voor, namelijk 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.

Daarover heb ik één simpele, concrete vraag: hoe staat u tegenover die drie voorstellen van de spoedartsen?

**13.02 Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, ik wil daarop graag aansluiten, al is mijn vraag een beetje anders.

Ik wil het vooral hebben over het feit dat onze Belgische politiezones niet beschikken over moderne meetinstrumenten, zoals curvemeters en speedguns, om opgevoerde e-steps en fatbikes te controleren. De vroegere rollentestbanken zijn blijkbaar sterk verouderd en voldoen niet meer om hedendaagse metingen uit te voeren. Ze meten enkel het achterwiel, wat volstaat voor bromfietsen, maar niet voor e-steps of fatbikes.

Wat de meetinstrumenten betreft, blijkt bovendien dat de toelating voor het gebruik ervan moet passeren via vier verschillende overheden: het Vlaamse, Waalse en Brusselse Gewest en het federale niveau. Ik kan me voorstellen dat dat een administratief complexe situatie is, die leveranciers afschrikt.

Wat speedguns betreft, die zijn momenteel niet toegelaten in België, terwijl ze elders in Europa wel al gangbaar zijn. Ik verwijs ook naar de gouverneur van onze provincie Antwerpen, Cathy Berx, die tevens voorzitter is van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Zij heeft dat reeds onder de aandacht gebracht van de minister van Mobiliteit.

Ik heb vier vragen voor u, mijnheer de minister.

Welke concrete acties bent u bereid te ondernemen om de huidige complexiteit in de goedkeuring van meetapparatuur te verhelpen, zodat politiezones snel kunnen beschikken over betrouwbare curvometers en/of speedguns voor de controle van e-steps en fatbikes?

Bent u bereid om in die context de koninklijke besluiten aan te passen, zoals ook aanbevolen door Vias?

Hebt u over die complexe materie al overleg gehad met de gewesten?

Ten slotte, welke alternatieve maatregelen overweegt u als minister om al dan niet tijdelijk de controle van opgevoerde e-steps en fatbikes mogelijk te maken zolang de administratieve goedkeuring nog niet is afgerond?

**13.03 Minister Jean-Luc Crucke:** Mevrouw Gielis, mijnheer Raskin, de problematiek van lichte vervoermiddelen is een echt verkeersveiligheidsprobleem. Ik heb deze kwestie, waarvoor samenwerking tussen de beleidsniveaus nodig is – van de langverwachte Europese regelgeving tot de lokale realiteit van steps en deelsteps – al eerder behandeld.

Daarom heb ik ook tijdens de laatste interministeriële conferentie met mijn collega's van Mobiliteit dit thema besproken. Dat was gisteren. De politie is belast met de controle op de conformiteit van elektrische steps en fatbikes die op de openbare weg circuleren, in het bijzonder met betrekking tot de toegelaten maximumsnelheid. Ik zal ook aan mijn collega, minister Quintin, vragen welke maatregelen de politiezones reeds hebben genomen. Er moeten snelheidsmeettoestellen worden gebruikt die officieel zijn goedgekeurd. De goedkeuring en controle van die toestellen vallen echter onder de bevoegdheid van de Metrologische Dienst van de FOD Economie en van de bevoegde gewestelijke autoriteiten. De toestellen voor de controle van de snelheid vallen onder de bevoegdheid van de gewesten.

De gewestelijke metrologie is dus bevoegd om de curvometers te homologeren die moeten dienen om

de snelheid van elektrische steps te meten. Ik beschik bijgevolg niet over de bevoegdheid om formeel besprekingen met de gewesten te voeren of om wijzigingen aan de geldende regelgeving voor te stellen.

Die regelgeving vereist momenteel een goedkeuringsprocedure waarbij meerdere bestuursniveaus betrokken zijn, alvorens meetoestellen op het hele Belgische grondgebied mogen worden ingezet.

De resultaten van de studie van het Antwerpse Ziekenhuis aan de Stroom (ZAS) liggen in lijn met de cijfers uit de verkeersveiligheidsbarometer. Voor e-stepgebruikers zijn de belangrijkste regels in de wegcode opgenomen: de minimumleeftijd van 16 jaar, het verbod op het gebruik van trottoirs en het vervoer van een passagier, de snelheidslimiet van 25 km/u en de verschillende lokale parkeerverboden.

Er is echter nog een lange weg te gaan van de regels naar de praktijk, want de regels zijn nog niet voldoende gekend, zoals ook bleek uit het recente onderzoek van het instituut Vias. Daarom vind ik het belangrijk dat de politiediensten hun inspanningen op het vlak van controle en preventie niet laten verslappen, zoals bleek tijdens de gerichte en intensieve controleactie van de federale en lokale politie van 21 tot en met 23 mei. Sensibiliseringscampagnes zijn een regionale bevoegdheid, maar ze zijn essentieel om gebruikers te herinneren aan de regels voor het gebruik van e-steps.

Dat is trouwens een punt dat ik heb kunnen bespreken met mijn gewestelijke collega-ministers van Mobiliteit, die bevoegd zijn om meer te sensibiliseren voor de van kracht zijnde regels. Naast de regels die sinds 1 juli 2022 gelden voor het gebruik van elektrische steps, ondersteun ik de ontwikkeling van specifieke veiligheidseisen voor elektrische steps en andere voortbewegingstoestellen. De Europese Commissie heeft immers een studie uitgevoerd naar verschillende opties voor een geharmoniseerd regelgevingskader voor lichte elektrische voertuigen die nog niet over specifieke wetgeving beschikken.

Die studie zou op middellange termijn kunnen leiden tot een voorstel van een Europese verordening. Mijn administratie zal zeker nog betrokken zijn bij de ontwikkeling van die nieuwe technische voorschriften. In afwachting van een eventueel Europees initiatief heb ik mijn administratie gevraagd om dit jaar een vergelijkend onderzoek uit te voeren naar de nationale regelgevende kaders voor lichte elektrische voertuigen in de lidstaten die deze al hebben opgesteld.

Indien de Europese Commissie intussen nog steeds geen ontwerp van een geharmoniseerde verordening heeft ingediend, zal ik vervolgens de haalbaarheid onderzoeken om in België – in overleg met de gewesten en de Benelux – een nationaal kader te definiëren voor de goedkeuring van die toestellen. Vanzelfsprekend zullen daarbij de snelheid en het vermogen van de toestellen aan bod komen.

Wat de aanwezigheid betreft van niet-conforme toestellen op de openbare weg, die vaak een groter ongevalsrisico met zich meebrengen, onderzoek ik met de collega's, de minister van Economie en de minister van Consumentenbescherming, die verantwoordelijk zijn voor het markttoezicht op die toestellen, in welke mate de administratie kan meewerken aan nieuwe controlecampagnes gericht op voortbewegingstoestellen die op de markt zijn gebracht.

Mijnheer Raskin, de kwestie van de helmen is complex, omdat veel van de elektrische steps die we in de stad zien en die onze mobiliteit in steden vergemakkelijken, deelbaar zijn. De combinatie van verhuur op zeer korte termijn met de beschikbaarstelling van een helm die in goede staat verkeert – ook op het vlak van hygiëne, een zeer prozaïsche maar reële bekommernis – is niet zo eenvoudig te organiseren.

Aan de andere kant is het risico op letsel op een step groter dan op een fiets. Het zwaartepunt ten opzichte van het stuur en de grootte van de wielen maken het evenwicht precairder. We hebben deze bespreking trouwens gevoerd binnen de internationale interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit. Ik zou persoonlijk nogmaals het dragen van een helm aanbevelen voor tweewielers, zonder die echter verplicht te maken.

De drie voorstellen van de spoedartsen zijn niet nieuw. Ze staan al enige tijd op de radar, zowel van mijn administratie als van de Europese Commissie en de Benelux. Het is echter nog te vroeg om concreet voor deze of gene maatregel te kiezen. Dat kan ook het best gebeuren in een zoveel mogelijk geharmoniseerd, Europees kader. Vandaar het belang van het vergelijkende onderzoek van de nationale regelgevende kaders voor lichte elektrische voertuigen, waaraan mijn administratie werkt.

**13.04 Wouter Raskin (N-VA):** Mijnheer de minister, de lengte en de duidelijkheid van uw antwoord tonen aan dat u het grote probleem met e-steps en andere elektrisch voortbewegende toestellen in het verkeer ter harte neemt. Dat doet mij veel plezier, want het is ook echt een groot probleem. We hebben geprobeerd om daar in het regeerakkoord samen een aantal ambities over neer te schrijven. Ik hoor heel wat elementen daarvan terug in uw antwoord en dat is zeer positief.

Ik begrijp dat het complex is, zeker als het gaat over de handhaving van de snelheid. Er zijn verschillende actoren bij betrokken: collega's van u op het federale niveau, maar ook de gewesten. U werkt daaraan, ook gisteren nog trouwens, hebt u ons verteld, in de interministeriële conferentie. Dat is een goede zaak.

Ik denk ook dat het zinvol is om even uit te kijken naar de conclusies van de studie die op Europees niveau loopt of binnenkort zal worden opgestart rond meer geharmoniseerde regelgeving. We moeten het warm water niet telkens opnieuw zelf proberen uit te vinden. Tegelijk is het goed dat u aangeeft – als het te lang duurt, zo heb ik het toch begrepen – dat u bereid bent om het eigen nationale kader opnieuw te bekijken. Daarvoor hebt u ook onze steun, mijnheer de minister.

Wat de helmdracht betreft, de vraag stellen was geen uiting van een persoonlijke voorkeur. Ik ben er zelf nog niet goed uit. Er is natuurlijk een verschil tussen e-steps en gewone fietsen. U hebt dat verschil duidelijk geschetst. Zonder daar vandaag zelf een voorkeur over uit te spreken, was het dus louter een vraag aan u, maar ik neem zeer genoegen met uw antwoord. Dank u wel.

**13.05 Tine Gielis (cd&v):** Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw duidelijke antwoord. Ik heb dus goed begrepen dat u dit jaar nog uittrekt om alles grondig te inventariseren en te laten onderzoeken en dat u ook kijkt naar Europa om daar eventueel een integrale oplossing voor te bieden. Wij volgen dat mee op, in de hoop dat er een totaaloplossing komt. De situatie op de weg maakt immers duidelijk dat er echt iets moet gebeuren. Ik zou daar persoonlijk sterk voor willen pleiten.

Twee zaken wil ik daarbij nog meegeven.

Ten eerste, u geeft aan dat u sterk inzet op sensibilisering. Dat is op zich positief, maar uit ervaring weten we dat een repressieve aanpak vaak meer effect sorteert dan sensibilisering, waar doorgaans aanzienlijke budgetten aan worden gekoppeld. We mogen dus niet blijven hangen in het sensibiliseren. Op een bepaald moment moeten we ook repressief kunnen optreden, aan de hand van de meetinstrumenten waar ik daarnet naar verwees.

Ten tweede laat ik mij uit goede bron vertellen dat de metrologische instellingen waarnaar u verwijst, die onder meer moeten zorgen voor ijking en homologatie, op dit moment onvoldoende uitgerust zijn qua capaciteit, personeelsbezetting en misschien ook kennis ter zake. Zou u, aangezien die worden aangestuurd door de FOD Economie, met uw collega in overleg kunnen gaan, zodat het probleem bij de bron kan worden aangepakt? Zo kunnen we op het terrein sneller aan de slag en blijven de camera's en andere middelen operationeel om ook repressief te kunnen optreden. Dank u wel daarvoor.

*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 des 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): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag ook al aan uw collega, minister Matz, voorgelegd. Het gaat meer bepaald over de werkwijze voor het binnenbrengen van nummerplaten in een postkantoor. We hebben recent vernomen dat die werkwijze afgeschaft is. Nochtans was dat een goed functionerende procedure op het vlak van de dienstverlening. Er werd meteen een ontvangstbevestiging afgegeven, er was een rechtstreekse melding aan de DIV via bpost en de verwerking verliep versneld.

Met de nieuwe werkwijze is er meer risico dat nummerplaten onderweg verloren gaan. In geval van betwisting beschikken burgers bovendien niet meer over een duidelijk bewijs van afgifte. Aangezien die dienst nu stopgezet wordt, verwachten wij dat burgers opnieuw ertoe verplicht zullen worden om hun nummerplaat zelf per post op te sturen. Dat brengt meerkosten met zich mee, aangezien het om een zending met buitenformaat gaat, waarvoor een hoger verzendtarief geldt. Bovendien leidt dat tot bijkomende administratieve rompslomp. In het regeerakkoord staat nochtans duidelijk dat we streven naar administratieve vereenvoudiging.

Ik stel mij dan ook vragen bij de efficiëntie en klantgerichtheid van die beslissing. Vooral voor de ouderen moeten we nagaan of het systeem niet kan worden teruggedraaid, of minstens vervangen door een alternatieve werkwijze die een betere dienstverlening garandeert. Volgens de media zou die beslissing door de FOD Mobiliteit genomen zijn. Als dat klopt, is het toch opmerkelijk dat een succesvolle en klantvriendelijke werkwijze wordt stopgezet, met negatieve gevolgen voor de burger.

Mijn vragen aan u, mijnheer de minister, zijn de volgende.

Wat is de reden voor het afschaffen van de werkwijze waarbij nummerplaten in een postkantoor binnengebracht konden worden?

Waarom werd ervoor gekozen om terug te keren 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 DIV?

Overweegt u om de beslissing te herevalueren of aan te passen, zodat de burger opnieuw meer zekerheid krijgt?

**14.02** **Aurore Tourneur** (Les Engagés): Monsieur le ministre, à partir de ce 1<sup>er</sup> août 2025, le SPF Mobilité a décidé que la radiation des plaques d'immatriculation se ferait directement auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV), sans passer par un point bpost. Deux options s'offrent désormais aux automobilistes pour restituer leur plaque: l'envoi postal ou le dépôt physique à la DIV à Bruxelles.

Certains citoyens m'ont fait part de leurs inquiétudes quant à une éventuelle perte du courrier contenant la plaque à radier, une perte qui pourrait entraîner des retards dans la radiation effective et, partant,

des frais supplémentaires. En outre, certaines entreprises sont elles aussi inquiètes, surtout celles qui possèdent une flotte importante de véhicules. Le changement sera beaucoup plus lourd pour elles parce qu'elles devront attendre que l'administration ait traité le dossier pour que le véhicule soit radié, alors qu'auparavant, le reçu de la poste suffisait à désactiver l'immatriculation.

Dans ce contexte, quelles garanties concrètes pouvez-vous offrir aux automobilistes quant à la fiabilité de cette procédure par voie postale? Envisagez-vous un système de suivi ou d'accusé de réception pour renforcer la sécurité de cette démarche ou, au contraire, un retour en arrière?

Merci d'avance pour vos réponses.

**14.03 Vincent Van Quickenborne** (Open Vld): Het is kafka. Destijds heeft bpost het systeem vereenvoudigd: je kon je nummerplaat afgeven in een lokaal bpostkantoor. Vanaf 1 augustus moet je ze ofwel opsturen, ofwel naar de DIV in Brussel brengen tijdens de kantooruren, wanneer mensen dus aan het werk zijn, namelijk van 8 tot 16 uur.

Dat is bovendien een dure zaak. Als je de nummerplaat aangetekend opstuurt om risico's te vermijden, kost dat 20 euro. Bovendien vertellen verzekeringsmakelaars mij dat aangezien de datum van effectieve schrapping niet de datum is waarop de nummerplaat is verzonden, maar die waarop de DIV het pakje heeft geopend, je een aantal dagen extra kosten maakt. Je autoverzekering en verkeersbelasting lopen namelijk door, hoewel je het voertuig niet meer gebruikt. Op die manier zou de schrapping van zo'n nummerplaat een kleine 100 euro kosten.

Is er geen alternatief mogelijk? Er bestaan een tiental lokale DIV-kantoren, wat mijn provincie betreft onder meer in Oostende, maar in uw provincie, mijnheer de minister, is er geen. Er zijn er in Alken, Brussel, Eupen, Gent, Kontich, Namen, Neufchâteau en Oostende; dat van Manage is gesloten sinds 16 april 2024, voor u aantrad als minister. Kan het niet langs deze weg om de zaken te vergemakkelijken?

Ik zal niet naar uw antwoord kunnen luisteren, want ik moet dadelijk tussenkomen in de plenaire vergadering. Ik zal het echter met veel plezier opvolgen. Ik weet dat u een moderne minister bent, die altijd met oplossingen komt.

**14.04 Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Van Quickenborne, eerst zou ik enkele van de voorbeelden van kosten die u in uw vraag noemde enigszins willen nuanceren, aangezien het volgens mij om een relatief extreem scenario gaat. Ik denk zelfs dat het niet bestaat.

Het verzenden van een kentekenplaat kan op een zeer voordelige manier gebeuren. Het is mogelijk om een omslag te gebruiken met een posttarief van 4,47 euro of een pakket te verzenden voor een bedrag van 6,85 euro, dat de dag na de verzending bij de DIV aankomt, dus D+1. Een aangetekende zending is in dat geval niet nodig. Het volstaat om een pakket te sturen.

Verder, wanneer men zijn voertuig verkoopt en een nieuw voertuig aankoopt, moet men ofwel de huidige verzekering aanpassen – wat geen enkel probleem vormt met betrekking tot de datum van schrapping – of de verzekering opzeggen wanneer men van verzekeraar verandert.

Overeenkomstig artikel 26 van bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 16 april 2018 tot vaststelling van de voorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, kan de opzegging gebeuren bij gerechtsdeurwaardersexploot, per aangetekende brief of door overhandiging van een opzeggingsbrief tegen ontvangstbewijs. Er wordt nergens verwezen naar een schrappingsdocument als verplicht bewijs. Bovendien aanvaarden verschillende verzekeringsmaatschappijen ook een verkoopfactuur.

Het KB bepaalt bovendien dat de opzegging van kracht wordt na het verstrijken van een termijn van een maand, te rekenen vanaf de dag volgend op de betekening van het deurwaardersexploot, vanaf de dag na afgifte van de aangetekende zending of vanaf de dag volgend op de datum van het ontvangstbewijs.

Wat de schorsing van het contract betreft: het KB bevat hierover geen praktische regelingen. Het gaat om een overeenkomst tussen de burger en de verzekeraar. Sommige bedrijven vragen de

verzekeringskaart, anderen aanvaarden een kennisgeving van schrapping als bewijs.

Als conclusie kan worden gesteld dat de regelgeving inzake de motorrijtuigenverzekering strikt specificeert hoe de opzegging en schorsing aan de verzekeraar moeten worden meegedeeld. Uit die voorschriften blijkt duidelijk dat de kennisgeving van schrapping niet het enige middel is om de einddatum van de verzekeringsdekking aan te tonen. Het is slechts een van de vele mogelijke bewijsmiddelen.

Wat de verkeersbelasting betreft, die is verschuldigd voor een volledige maand, ongeacht de dag van de maand waarop de schrapping heeft plaatsgevonden.

Dit vormt dus geen extra verlies dat aan de nieuwe procedure te wijten is. Het is de meest voordelige procedure voor zowel de burger als de overheid.

Een schrapping door bpost kostte de Staat in 2024 6,40 euro per kentekenplaat. Gemiddeld worden er 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. Er was een negatief saldo van 1.455.000 euro. Daarom moest de FOD een andere oplossing vinden om de nummerplaten te schrappen, des te meer omdat de begroting en de verhoging van de retributie waren geweigerd tot wanneer de audit bij bpost was uitgevoerd. In deze context was de meest voordelige optie om de schrapping van de kentekenplaten opnieuw te laten uitvoeren in de lokalen van de DIV. Daarbij zijn er terugkerende jaarlijkse personeelskosten van 202.090 euro en een eenmalige kost van 30.000 euro voor de aanschaf van apparatuur. Die kosten, ongeveer 240.000 euro, worden gedekt door de verkoop van het aluminium aan een firma.

Als besluit kan worden gesteld dat de Staat de kosten van schrapping niet langer in de plaats van de burger kan dragen, terwijl deze dienst door de burger als gratis wordt beschouwd. Als de burger daarentegen 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. We merken dat deze mogelijkheid bij het grote publiek onbekend is. Mijn administratie is daarom een campagne gestart om het grote publiek hierover te informeren.

Tot slot is deze procedure niet langer omslachtig voor de burger, die zijn kentekenplaat op elk moment per post naar de FOD kan opsturen. Met bpost moest hij op een werkdag en binnen de openingsuren van het postkantoor of postpunt verschijnen en daar in de rij staan wachten tot een werknemer zijn kentekenplaat zou schrappen. Nu kan men zijn kentekenplaat in een envelop opsturen voor een prijs van 4,47 euro, wat zelfs goedkoper is dan de 6,40 euro die bpost aanrekende. Wat uw voorstel betreft om een andere datum in aanmerking te nemen, mijn administratie zal de mogelijkheid onderzoeken om de datum van indiening van de aanvraag door de burger als referentie te hanteren.

Mevrouw Gielis, de beslissing om bpost in 2019 in te schakelen voor het schrappen van kentekenplaten was niet het gevolg van een groot aantal klachten over de schrapping door de DIV en ook niet van het verlies van nummerplaten. Er zijn immers momenteel ook klachten over de schrapping die door bpost gebeurde. De reden voor deze delegatie van activiteiten was dat de werklast bij de DIV in 2018 te hoog was voor een aantal werknemers en dat de concessie deze uitbesteding mogelijk maakte. Ondertussen is de DIV verdergegaan met het digitaliseren van de inschrijving via WebDIV en beschikt de dienst nu opnieuw over de capaciteit om zelf de kentekenplaten te schrappen.

Ik zie niet in waarom het verlies van kentekenplaten systematisch zou toenemen. Bpost is gebonden aan een beheersovereenkomst voor de bezorging van pakketten en post. Bovendien zullen grote leasingmaatschappijen, grote bedrijven, verzekeringsmaatschappijen en burgers een deel van de kentekenplaten onmiddellijk bij de FOD Mobiliteit en Vervoer deponeren.

Madame Tournéur, s'il s'agit d'un colis, un récépissé est remis par bpost et le système Track & Trace est utilisé, comme c'est le cas pour tous les colis postaux. Lorsqu'il s'agit d'un courrier affranchi par la poste, il n'y a pas d'accusé de réception. Le citoyen qui le souhaite peut envoyer sa plaque par courrier recommandé. Dans ce cas, il recevra une preuve de dépôt, mais aucun système de suivi n'est prévu.

Au cas où la plaque se perdrait, le citoyen doit se rendre auprès de la police pour faire une déclaration de perte. Il recevra alors une attestation de perte ou de vol qui lui servira de preuve d'envoi et qui lui permettra d'immatriculer son véhicule sous un nouveau numéro de plaque. Quant à la police, elle radie immédiatement la plaque dans le système de la DIV. Cette procédure est prévue par l'arrêté royal relatif à l'immatriculation des plaques.

Elke procedure kan worden verbeterd. Mijn administratie zal de werking van het nieuwe systeem na een paar maanden van implementatie evalueren en zal de verzekeringssector, die in direct contact staat met de burgers, raadplegen om feedback te krijgen.

Ik wil eraan herinneren dat wanneer de burger een nieuw voertuig koopt, de schrapping van een kentekenplaat niet de enige oplossing is. De FOD is gestart met een informatiecampagne om de burgers eraan te herinneren dat ze hun kentekenplaat kunnen behouden bij de aankoop van een nieuw voertuig, waardoor zij niet alleen 24 euro kunnen besparen, maar ook veel administratieve formaliteiten kunnen vermijden, zoals het rijden naar het postkantoor en het wijzigen van het kentekennummer in talloze IT-toepassingen.

**14.05 Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

Ik onthoud dus dat deze beslissing vooral financieel geïnspireerd is, waarvoor ik alle begrip heb, maar dat er ook een duidelijke informatiecampagne moet worden uitgerold. Ik stel voor om dat zeker ook te doen bij de verzekeringsmakelaars, de postkantoren en de lokale besturen, zodat de burgers kunnen vernemen hoe zij op een goedkopere manier hun nummerplaat kunnen inruilen.

**14.06 Aurore Tourneur** (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre. Je ne manquerai pas d'informer les personnes qui m'ont interrogée à ce sujet, et je me réjouis d'entendre qu'une évaluation aura lieu.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

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

**15 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)**

**15.01 Tine Gielis** (cd&v): Mijnheer de minister, ik verwijs naar het incident van 1 mei, toen een volle trein op weg naar de kust stilviel in Affligem. Heel wat hulpdiensten moesten toen ter plaatse komen om de reizigers op een correcte manier terug te brengen, hetzij naar de kust, hetzij naar hun huisadres.

Opvallend was dat het technisch perfect mogelijk had moeten zijn om de trein 500 meter verder te slepen met een hulplocomotief, als die beschikbaar was geweest, maar die dat in de praktijk niet was. Wij zien dat die paraatheid er niet is in crisissituaties. In Spanje en Portugal leidde een grootschalige stroompanne onlangs tot ernstige verstoringen van het spoorverkeer, maar daar konden noodprotocollen en stroomonafhankelijke depannagevoertuigen relatief snel ingrijpen, wat in België niet kon.

In België is meer dan 90 % van het spoornet geëlektrificeerd, maar er lijkt geen reservecapaciteit te bestaan in geval van stroomuitval. Nochtans rijden er in ons land nog wel wat diesellocomotieven rond, al zijn die vooral in handen van privéspelers in havengebieden.

Mijnheer de minister, kunt u toelichten of de NMBS en Infrabel vandaag over voldoende depannagevoertuigen beschikken die niet afhankelijk zijn van de bovenleiding?

Zijn er specifieke noodprotocollen uitgewerkt om snel te kunnen ingrijpen bij stroomonderbrekingen of andere calamiteiten? Acht u die toereikend?

Welke maximale vertragingstijd of impact op de reizigers wordt door de NMBS aanvaardbaar geacht in dergelijke gevallen?

Met betrekking tot het beschikken over voldoende depannagelocomotieven, overweegt u investeringen

in stroomonafhankelijke en hybride depannagevoertuigen, zodat België beter voorbereid is op toekomstige incidenten?

**15.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Gielis, ik ondersteun de voorkeur van de NMBS voor elektrische treinen, onder meer vanwege hun milieuvriendelijkheid en efficiëntie. Vandaag is ongeveer 95% van het reizigersmaterieel elektrisch aangedreven. Alleen op een beperkt, niet-geëlektrificeerd deel van het net zet de NMBS nog diesellocomotieven in om reizigers te vervoeren. Die zullen vanaf 2032 geleidelijk worden uitgefaseerd en vervangen door elektrische treinen of batterijtreinen.

De NMBS beschikt daarnaast over een vloot van 35 diesellocomotieven van het type T77. Die locomotieven zijn actief in rangeerterreinen en worden bij incidenten, waarbij de stroomvoorziening is onderbroken, ingezet voor evacuaties. De NMBS deelt ook mee dat, om incidenten op het spoor snel en efficiënt aan te pakken, de NMBS en Infrabel gezamenlijk honderden noodscenario's hebben uitgewerkt. Die protocollen vormen een leidraad voor de teams die het treinverkeer aansturen en worden voortdurend bijgestuurd op basis van ervaringen uit eerdere incidenten. De toepassing van die richtlijnen gebeurt steeds in functie van de specifieke omstandigheden ter plaatse.

Wat de impact op de reiziger betreft, streeft de NMBS ernaar om bij incidenten zo snel mogelijk een alternatief te voorzien, waar mogelijk binnen een half uur, zeker op de hoofdassen van het netwerk. Toch is het niet altijd mogelijk om grote vertragingen te vermijden. Bij bepaalde gebeurtenissen, zoals een trein die stilvalt op een open spoor na een breuk in de bovenleiding, kunnen de logistieke en veiligheidsuitdagingen van die aard zijn dat meer tijd nodig is.

**15.03** **Tine Gielis** (cd&v): Dank u wel, mijnheer de minister. Ik leid daaruit af dat er voldoende middelen en goed uitgedachte protocollen zijn om het hoofd te bieden aan incidenten zoals die zich hebben voorgedaan. Ik ga ervan uit dat dat incidenten zijn die zich niet vaak meer zullen voordoen. De zomer staat weer voor de deur en we hopen dat het niet te warm wordt en dat dergelijke incidenten zich niet meer voordoen. Hopelijk is de NMBS klaar om, indien nodig, toch de nodige hulp te bieden en de reizigers op een veilige manier naar de kust of elders te brengen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

**16.01** **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): *Monsieur le ministre,*

*1/ Les directions du Rail ont à plusieurs reprises été mises en cause par la Justice suite à des infractions à la législation sociale. C'est par exemple le cas en ce qui concerne les rémunérations des cadres ordinaires. Comment justifiez-vous le fait que les directions s'entêtent à ne pas vouloir se conformer à la loi?*

*2/ Comment justifiez-vous, par exemple, que les directions du Rail ne respectent pas la Convention Collective qu'elles avaient elles-mêmes signée en ne rémunérant pas les nouveaux cadres ordinaires de la manière prévue dans cette convention collective? Serait-ce pour ne pas devoir négocier avec les organisations syndicales ? En effet la convention collective est soumise à la majorité des 2/3.*

*3/ Je vous ai récemment interpellé sur une décision du Conseil d'Etat du 19 novembre 2024. Dans son arrêt, le Conseil d'État annule l'extension des plans cafétérias aux cadres ordinaires de la SNCB et d'Infrabel. Vous nous aviez fait savoir que vous l'aviez lu, mais sans apporter davantage de précisions. Quelles conclusions avez-vous tirées à la lecture de cet arrêt?*

*Vous nous aviez également répondu que vous étiez en train d'analyser la situation en interne et que vous ne pouviez pas encore commenter. Quel contact avez-vous entrepris entre-temps? Quelle consigne avez-vous donnée? Pour quel résultat?*

**16.02** **Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame Jacquet, les chemins de fer belges ont choisi de privilégier

une réglementation interne. Cette approche n'a toutefois pas été suivie par le Conseil d'État. Dès lors, les mesures nécessaires ont été prises afin d'adapter les contrats de travail du personnel concerné. Cette adaptation s'est faite dans le respect de la législation, ce qui témoigne de la volonté des chemins de fer de se conformer aux prescriptions des juridictions compétentes. On pourrait dire qu'il ne manquerait plus que ça!

Concernant les procédures en justice évoquées, après analyse, nous pouvons communiquer les informations suivantes. Par an, nous constatons en moyenne une vingtaine de procédures contre les chemins de fer belges. L'issue de 70 % des procédures est favorable aux chemins de fer belges, 30 % étant donc défavorables.

Mais il convient de rappeler que HR Rail ne dispose que de chiffres globaux relatifs aux frais d'avocats. Ces montants englobent l'ensemble des coûts liés aux études, conseils juridiques, recours et analyses diverses. Aucun suivi statistique n'est tenu quant au nombre de procédures introduites par des travailleurs à l'encontre de décisions administratives, ni quant au nombre de jugements rendus en faveur ou en défaveur des chemins de fer. En l'absence de telles données, il n'est donc pas possible d'établir un bilan chiffré précis tel que vous me le demandez.

Pour ce qui est de la rémunération des cadres ordinaires, les chemins de fer ne disposent pas d'éléments indiquant que la rémunération actuelle de ces cadres serait contraire à la législation.

Quant à la décision du Conseil d'État du 19 novembre 2024, je ne peux que vous répéter que cet arrêt ne porte pas atteinte à la régularité des contrats de travail de ces collaborateurs. C'est dans un souci de sécurité juridique qu'un avenant à leur contrat leur a été proposé, spécifiant de manière détaillée l'évolution de leurs rémunérations.

Nous pouvons vous assurer que HR Rail a pris des mesures nécessaires pour se conformer aux dispositions légales qui lui sont applicables. Je suis cette situation avec la plus grande attention. À ce stade, l'analyse de ces dossiers est en cours. Elle mobilise nos services ainsi que les autorités internes de HR Rail afin de garantir que toute la lumière soit faite dans le respect des procédures et des droits de chacun. Je tiens malgré tout à souligner que la complexité de cette affaire exige prudence et rigueur. Cependant, ce n'est pas pour ça que je ne souhaite pas disposer d'une réponse précise également, et je l'attends, comme vous l'avez compris.

**16.03 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos éléments de réponse.

Le fait est qu'il y a un vrai problème au sein de la direction de nos chemins de fer. Le sentiment d'impunité des responsables d'Infrabel et de la SNCB face au non-respect de la législation demeure. Ils perdent leur procès, mais, en même temps, ils s'entêtent dans leurs pratiques illégales. Nous sommes face aux plus grandes entreprises publiques de notre pays, qui bafouent la législation sociale et contournent les syndicats.

En tant que ministre de tutelle, vous devriez taper un peu plus du poing sur la table. Vous l'aurez compris, je ne suis pas tellement d'accord avec votre interprétation des pratiques des différentes directions. J'aurais espéré une autre réponse et des actions concrètes, mais nous reviendrons à nouveau vers vous.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**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** **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)

**17.01** **Frank Troosters** (VB): *Tijdens de bespreking van de beleidsnota Mobiliteit gaf de minister van Mobiliteit aan om over te willen gaan tot het opmaken van een gezamenlijke intentieverklaring over het 3RX project met zijn nieuwe Duitse collega-minister van Mobiliteit.*

*Wat is de huidige stand van zaken m.b.t. het opmaken van deze gezamenlijke intentieverklaring? Had de minister reeds een ontmoeting met zijn Duitse ambtsgenoot? Met welk resultaat? Welke concrete timing heeft de minister voor ogen?*

**17.02** **Wouter Raskin** (N-VA): *Mijnheer de minister, u heeft al meermaals laten verstaan dat u het IJzeren Rijn-dossier ter harte wil nemen. Zo heeft u aan uw Nederlandse collega's al informeel te kennen gegeven dat er vaart gemaakt moet worden, zodat het dossier niet blijft aanslepen.*

*Op 4 april heeft u een brief gericht aan de bevoegde Nederlandse minister en staatssecretaris, waarin u aangaf uit te kijken naar een versterking van de bilaterale samenwerking en voorstelde om de bilaterale intentieverklaring van 9 april 2022 met betrekking tot de verbetering van het grensoverschrijdend spoorvervoer te actualiseren.*

*Mijn vragen aan u:*

- 1. Welke reactie heeft u ontvangen van uw Nederlandse collega's?*
- 2. Het dossier zal verder besproken worden op een bilateraal overleg. Is hier intussen al een datum voor geprikt?*
- 3. Toekomstige gesprekken met Duitsland en Nederland zullen gebaseerd worden op een non-paper. Over de tekst van deze non-paper moet er tussen de verschillende regeringen in België een akkoord bereikt worden. Wat is de stand van zaken hiervan?*

**17.03** **Tine Gielis** (cd&v): *Mijnheer de minister, ik wil toch nog eens benadrukken dat we vooral in de provincie Antwerpen, en met name in de Kempen, heel sterk geïmpacteerd zijn. U hebt in uw beleidsnota aangegeven dat u hiervan werk wilt maken, samen met onze buurlanden, maar ik wil toch nog verwijzen naar de studie die in 2010 door onze intercommunale IOK werd uitgevoerd voor de zeven betrokken Kempense gemeenten in de provincie Antwerpen. De titel van die studie luidde: 'Voorwaardenscheppend kader voor de ingebruikname van de IJzeren Rijn voor de Kempen'. Ik heb deze studie al aan Infrabel bezorgd, maar we kunnen ze zeker ook nog aan u bezorgen, mijnheer de minister.*

**17.04** **Minister Jean-Luc Crucke**: *Dank u, collega's. Eerst en vooral wil ik verduidelijken dat er enerzijds, het project 3RX is en anderzijds, de gezamenlijke intentieverklaring met Duitsland. Wat het project 3RX betreft, dat drie landen aanbelangt, namelijk België, Nederland en Duitsland, kan ik u het volgende meegeven.*

*De non-paper die mijn voorganger had opgesteld, werd intussen doorgestuurd en besproken met de beleidscel van de eerste minister. Dit gebeurde met het oog op het overleg tussen de heer De Wever en de toenmalige Nederlandse minister-president Schoof, dat plaatsvond op 6 mei jongstleden. De*

premier heeft beslist om dit dossier voorlopig zelf verder op te volgen en alle informatie te consolideren, om zo tot een intra-Belgisch vergelijk te komen, dat vervolgens met de betrokken partijen zal worden afgetoetst.

Zoals u weet, is het kabinet in Nederland op 3 juni jongstleden gevallen en zijn er nieuwe verkiezingen in oktober 2025 gepland. Dit gegeven heeft uiteraard een impact op de bilaterale relaties tussen België en Nederland en op de voortgang in bepaalde grensoverschrijdende dossiers.

Ik heb geen reactie ontvangen op mijn antwoordbrief van 4 april 2025. Dat verwacht ik ook nu niet, aangezien mijn brief een antwoord was op de felicitatiebrief die ik had ontvangen van toenmalig minister Madlener en de Nederlandse staatssecretaris Jansen. Jammer genoeg heb ik nadien niet meer de mogelijkheid gehad om mijn collega bilateraal te ontmoeten.

Voorts hebt u het ook over een gezamenlijke intentieverklaring. In mijn beleidsnota heb ik inderdaad aangegeven dat ik zal nagaan in welke mate ik de banden met Duitsland opnieuw kan activeren. Mijn Duitse collega, minister Schneider, heb ik op 5 juni ontmoet. Tijdens die vergadering hebben we de non-paper over de Rhein-Ruhr Rail Connection (3RX) en de intentieverklaring besproken. Mijn tegenhanger gaf aan graag de non-paper te willen ontvangen, zodat we verdere stappen kunnen zetten met betrekking tot de intentieverklaring. Zolang er echter geen intra-Belgisch standpunt is over het dossier 3RX, lijkt het niet opportuun om een bilaterale bijeenkomst te plannen.

Graag beantwoord ik uw vragen over investeringen. De investeringsplannen van Infrabel – het klassieke meerjareninvesteringsplan (MJIP) en het strategische meerjareninvesteringsplan (SMIP) – voorzien in de elektrificatie en de aanleg van een tweede spoor op lijn 19, inclusief de noodzakelijke stopplaatsen. Dit project wordt gefinancierd via het MJIP, het SMIP en Europese subsidies.

De elektrificatie van het enkelspoor van deze lijn werd enkele jaren geleden gerealiseerd. In geval van heractivering van het grensoverschrijdend goederenvervoer zullen een aantal vrij beperkte investeringen nodig zijn om de grensovergang vlotter te maken, abstractie makend van eventueel vereiste mitigerende maatregelen. Ik erken het belang van lokaal flankerende maatregelen om draagvlak te creëren en hinder voor bewoners te beperken.

Een studie over de herevaluatie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor het 3RX-project werd afgerond in april 2023. In dat onderzoek werd gekeken naar de impact van 3RX op omwonenden, het milieu en de samenleving. De resultaten van dat onderzoek zullen worden meegenomen in de volgende fase.

Ik ben op de hoogte van de studie die in 2010 werd uitgevoerd door studiebureau Technum op vraag van de intercommunale ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen. De studie onderzocht de impact op de regio bij een eventuele heropening van de IJzeren Rijn. Ze formuleerde een voorwaardenscheppend kader met aanbevelingen op het vlak van leefbaarheid en veiligheid. De studie toonde aan dat de heractivering enkel mogelijk is met forse investeringen in leefbaarheid en mobiliteit.

De resultaten van die studie werden destijds overhandigd aan Infrabel, dat een eerste inschatting maakte van de technische en financiële haalbaarheid van de aanbevolen maatregelen. Ik ga ermee akkoord dat de resultaten van de studie, die op termijn zullen moeten worden geactualiseerd, zeker relevant zijn als vertrekbasis voor verdere analyse en overleg. Ik zal te gepasten tijde de nodige contacten leggen met de regio.

Zodra er een Belgisch standpunt over deze kwestie is bepaald, zullen we de belanghebbenden rond de tafel brengen, zodat we vooruitgang kunnen blijven boeken.

**17.05 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik ben natuurlijk blij dat men ermee bezig is, maar ik hoor eigenlijk een beetje hetzelfde verhaal dat ik al heel lang hoor. Er wordt heel veel overlegd. Ik begrijp dat u het paard niet voor de kar kunt spannen, maar ik heb al heel veel horen vertellen, ook tijdens de vorige legislatuur, over overleg, non-papers en intentieverklaringen opstellen, samenzitten en vergaderen. Nu komen er nieuwe verkiezingen in Nederland. Daarvoor is het vorige kabinet van de heer Rutte gevallen. Daardoor ligt het weer stil.

Ik hoop dat er effectief stappen vooruit worden gezet in deze legislatuur. Ik begrijp dat we geen

wonderen kunnen verwachten, maar we blijven hangen in overleg, studies, het bepalen van eensgezinde standpunten en dergelijke. We zitten al heel lang in dat verhaal. Het is echt ongelooflijk essentieel dat er een goede spoorverbinding komt, in eerste instantie Hamont-Weert en vervolgens verder door. Ik hoop dus dat we op korte termijn toch effectieve resultaten kunnen verwachten, buiten het vele overleg en de zaken die moeten worden afgetoetst.

**17.06 Wouter Raskin (N-VA):** Ik wil de minister ook danken voor zijn gedetailleerde antwoord. In tegenstelling tot de vorige spreker wil ik wel begrip tonen voor de situatie, mijnheer de minister, omdat iedereen die het dossier in de vorige legislatuur heeft gevolgd – het is een dossier dat al veel langer meegaat – heeft aanvoeld dat minister Gilkinet er totaal niet in geïnteresseerd was. Er is geen millimeter verschoven. U hebt wat mij betreft het voordeel van de twijfel, mijnheer de minister.

Uw beleidsnota's en beleidsverklaringen vormen wat mij betreft een goede basis. Ik zie daarin een groot verschil met uw voorganger. Of wij dat nu leuk vinden of niet, de regering-Schoof is inderdaad gevallen. Ik verneem ook dat de premier zelf het dossier voor een stuk naar zich togetrokken heeft, onder meer om een hoop informatie te consolideren. U zit nu met een belangrijke partner die in lopende zaken zit, dus daar zal niets gebeuren, of we dat nu leuk vinden of niet.

Het feit dat het dossier bij de premier zit – ik ben uiteraard niet objectief, collega's – geeft me toch een zeker vertrouwen dat er op zijn minst ernstig naar zal worden gekeken. Ik denk dat we hoopvol moeten zijn en dat we ook vanuit deze commissie aan de kar moeten blijven trekken, niet om een of ander particulier belang te dienen, maar wel het algemeen belang. Uiteraard zal dat gepaard gaan met heel wat flankerende maatregelen om overlast te milderen en te compenseren. Laat ons dit samen ter harte nemen en er het beste van maken. Dank u wel.

**17.07 Tine Gielis (cd&v):** Dank u wel voor uw antwoord. Het boezemt mij vertrouwen in dat u er effectief mee aan de slag gaat, mijnheer de minister. Ik besef dat het stap voor stap zal moeten gebeuren en dat we niet alles op een hoop mogen gooien, want dan komt er helemaal niets van terecht.

Het feit dat u de studie al kent, ernaar verwijst en zeker ook de flankerende maatregelen benoemt, maakt mij een bondgenoot van u. Ik hoop dat we daar ooit samen mee aan de slag kunnen gaan om de Kempense gemeenten daarvan te overtuigen. Dat er nood is aan bijkomende capaciteitsuitbreiding op ons spoornetwerk, lijkt mij vanzelfsprekend. We willen daar dan ook samen onze schouders onder zetten. Dank u wel.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**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 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):** Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

*Tijdens de mondelinge vragensessie in de Kamercommissie Mobiliteit van 27 mei jl. gaf de minister aan in afwachting te zijn van enkele adviezen inzake het opstarten van een audit over de ontspoorde kosten in het kader van de realisatie van het GEN-project. Het was de bedoeling van de minister om te komen tot een gepaste en goedgekeurde opdrachtbrief voor het Interfederaal Korps van de Inspectie van Financiën.*

*Wat is de huidige stand van zaken inzake de bovenvermelde audit door de Inspectie van Financiën? Werd er reeds een officiële opdrachtbrief overgemaakt aan de Inspectie? Zo ja, wat was de inhoud? Wat was de reikwijdte van de opdracht? Zo neen, waarom niet? Welke timing heeft de minister voor ogen?*

**18.02 Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Troosters, zoals we tijdens de vorige parlementaire commissievergadering hebben besproken, bevestig ik dat het ontwerp van de opdrachtbrief momenteel wordt opgesteld in overeenstemming met de beslissing van de ministerraad van 30 april jongstleden.

Mijn kabinet staat in contact met de Inspectie van Financiën, die verantwoordelijk is voor het dossier.

Daarnaast heb ik een brief gestuurd naar de CEO van Infrabel en van TUC RAIL. Beiden hebben bevestigd dat ze ten volle zullen meewerken aan de uitvoering van de audit.

Wanneer de auditor de gesprekken heeft gevoerd om te bepalen welke middelen nodig zijn voor die audit, zal ik de opdrachtbrief kunnen afronden en kunnen de werkzaamheden van start gaan. In de komende weken zult u daarover meer vernemen.

**18.03 Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**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 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): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijke vragen.

*De vakbonden komen 25 juni opnieuw op straat tegen het beleid van regering De Wever. Omdat door deze actiedag de veiligheid niet gegarandeerd kan worden, zullen er geen passagiersvluchten die dag vertrekken. Ook sommige aankomende passagiersvluchten zullen hinder ondervinden.*

*Hieromtrent volgende vragen aan de minister:*

*1. Zal u met de vakbonden samenzitten om deze nationale actiedag te bespreken?*

*Indien niet, waarom niet?*

*Indien wel, zal u hen aanmoedigen om toch voor een minimale dienstverlening te zorgen?*

*2. Welke maatregelen kan u treffen dat bij toekomstige actiedagen er toch een minimum aan dienstverlening is?*

*3. Zullen er schadevergoedingen of compensaties worden uitgedeeld?*

*Mijn schriftelijke vraag nr. 188 werd tot op heden nog niet beantwoord.*

*Op maandag 31 maart zullen de vakbonden tegen de hervormingsplannen van de regering staken. Voor Brussels Airport betekent dit dat de afhandelaars en veiligheidspersoneel het werk neerleggen, waardoor alle vertrekkende vluchten worden geschrapt en aankomende vluchten hinder kunnen ondervinden. Dit geldt ook voor het openbaar vervoer van en naar de luchthaven. Helaas moeten we vaststellen dat het al de tweede keer is dit jaar dat men vluchten moet schrappen. In februari ging het nog om zo een 430 vluchten en op 31 maart zal het om ongeveer 244 vluchten gaan.*

*Hieromtrent volgende vragen aan de minister:*

*Hoeveel economische schade wordt verwacht door het schrappen van 244 vluchten, gezien Brussels Airport een van de economische motoren is van Vlaanderen?*

*Welke stappen zal u ondernemen om dergelijke situaties in de toekomst te vermijden? Zal u met de vakbonden gaan praten of heeft u al met hen gesproken en wat waren de resultaten van dat gesprek? Heeft er al een bemiddeling plaatsgevonden tussen alle betrokken partijen? Zo ja, wat waren de resultaten of de conclusies van deze gesprekken?*

*Zijn er plannen om minimumbediening of een noodplan in te voeren zodat Brussels Airport niet volledig stilvalt bij stakingen?*

*Hoe verhoudt de situatie in België zich tot andere Europese luchthavens waar stakingen ook voorkomen? Kunnen we leren van hun aanpak?*

*Wat betreft de hervormingsplannen, hoe situeren uw maatregelen zich met de huidige maatregelen in de luchthavens van onze buurlanden?*

**19.02 Bert Wollants (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijke voorbereiding.

*Geachte minister, op 25 juni zal geen enkele vlucht vertrekken vanaf Brussels Airport. De reden daarvoor is dat door de vakbondsacties de veiligheid niet kan worden gegarandeerd en omdat lange wachtrijen dienen te worden vermeden. Dat heeft natuurlijk een enorme impact en heel wat economische schade als gevolg. Bovendien worden zo heel wat passagiers de dupe van de acties die de vakbonden in het leven roepen tegen hervormingen waarvan iedereen weet dat ze noodzakelijk zijn.*

*De vraag is dan ook hoe u als minister kijkt naar deze acties, de gevolgen voor de reizigers en de luchthaven zelf en de economische schade die hieruit ook verder komt.*

*Concreet:*

- 1) Welke impact op de luchthaven wordt verwacht door de verschillende acties?*
- 2) Wat is de economische schade die verwacht wordt van deze acties?*
- 3) Wat is de impact op de reizigers, hoeveel vluchten worden er uiteindelijk geschrapt?*
- 4) Wat zijn de belangrijkste verzuchtingen van de vakbonden op het vlak van de luchtvaartsector?*

**19.03 Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer Wollants, mevrouw Huybrechts, ik wil graag verduidelijken dat de acties op de luchthaven waarnaar u verwees rechtstreeks te maken hebben met de nationale vakbondsacties en niet met de sociale onrust binnen de luchtvaartsector.

De laatste maanden kregen Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen al vier keer te maken met de gevolgen van nationale vakbondsacties, die tegen de plannen van de federale regering gericht waren. Brussels Airport is een privéonderneming die over plaatsen voor overleg beschikt. Bijgevolg zal ik dat raadgevend orgaan niet vervangen.

Mijnheer Wollants, het gedeelte van uw vraag over de effecten van de stijging van de inschepingstaks is een kwestie van fiscale aard. Die taks werd immers door de FOD Financiën opgesteld op basis van fiscale prognoses, waarover ik niet beschik. De minister van Financiën beschikt ongetwijfeld over die prognoses. U kunt uw vraag dus aan hem richten.

Mevrouw Huybrechts, door de staking mochten op 31 maart 2025 alleen vliegtuigen met passagiers landen. Vertrekkende vluchten vonden zonder passagiers plaats, omdat BAC wegens de staking de nodige bemanning voor de security screening niet kon garanderen. Daarom werd vooraf proactief aan de luchtvaartmaatschappijen gevraagd om de vluchten te annuleren. BAC wilde vermijden dat er duizenden passagiers op de luchthaven zouden zijn die pas op het laatste moment zouden vernemen dat zij niet konden vertrekken, wat tot onveilige situaties had kunnen leiden.

Op de dag van de staking, maandag 31 maart 2025, registreerde de luchthaven een daling van 100 % in het aantal vertrekkende passagiers en een daling van 68 % van het aantal aankomende passagiers. Van al die passagiers kon slechts een klein percentage in de dagen ervoor of erna worden gecompenseerd. Voor vertrekkende passagiers werd een stijging van 9 % genoteerd op 30 maart en 5 % op 1 april. Voor aankomende passagiers ging het om een stijging van respectievelijk 10 % op 30 maart en 7 % op 1 april.

De rest betreft volledig verloren inkomsten. Ook voor cargovluchten is er een duidelijke daling met ongeveer 50 %.

Het personeel dat nodig was om de luchthaven operationeel te houden, bijvoorbeeld om een noodlanding af te handelen, was aanwezig. Er was bovendien een minimumbezetting voor de stafscreening, zodat alle veiligheidsprotocollen gegarandeerd konden blijven. Recent heeft in de Performance Review Commission (PRC) van Eurocontrol een uitwisseling over dit onderwerp met andere luchthavens plaatsgevonden. De aanpak van alle luchthavens is ongeveer gelijk.

We proberen zo goed mogelijk te anticiperen op welke diensten getroffen zullen worden en welk activiteitsniveau in alle veiligheid mogelijk is. We nemen vervolgens proactief beslissingen om de impact op de dag zelf zoveel mogelijk te beperken.

De nationale stakingsdag van 25 juni, aan het begin van het drukke zomerseizoen, had een impact op alle luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de luchthaven. De totale economische impact van de recente stakingen wordt geraamd op 25 miljoen euro per stakingsdag. Ook voor de luchtvaartsector en zijn klanten is de economische impact aanzienlijk. Op 25 juni werden de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers nogmaals hard getroffen door de nationale stakingsdag, hoewel die acties niets te maken hadden met de specifieke eisen van de luchtvaartsector.

Wat de impact op de reizigers betreft, werden 251 vertrekkende vluchten en ongeveer 170 van de eerder geplande 268 aankomsten geannuleerd. Het ging om bijna 60.000 passagiers – 37.600 vertrekkende en 20.000 aankomende passagiers.

Mevrouw en mijnheer de volksvertegenwoordigers, zoals ik ook heb toegelicht met betrekking tot de spoorwegsector, staat mijn deur altijd open voor overleg. Ook al houden nationale stakingsdagen niet rechtstreeks verband met mijn bevoegdheden inzake mobiliteit, maar wel met die van de hele regering, ik zal blijven zoeken naar een evenwicht tussen het stakingsrecht, de veiligheid en de economische impact.

**19.04 Britt Huybrechts (VB):** Dank u wel, mijnheer de minister. Uw antwoorden waren zeer uitgebreid. Het is inderdaad belangrijk dat we de luchthavens, ook al zijn het privéondernemingen, blijven aanmoedigen om, ondanks een staking waarop het personeel volledig recht heeft, in te zetten op een minimale dienstverlening. De gewone passagier, de doorsnee Vlaming die zijn reis wil aanvatten, mag immers niet getroffen worden door hun eisen. Een minimale dienstverlening blijft dus essentieel.

Tot slot zien we dat ze daar zware verliezen bij lijden. U zegt dat er in juni 25 miljoen euro aan economische impact was. Dat is bijzonder veel. Daarbovenop komt nog de inschepingstaks, die hen naar schatting ongeveer 3 miljoen euro zal kosten. Dan denk ik dat we de komende tijd nog veel zullen horen van de luchtvaartmaatschappijen. Ik wil zelfs niet weten hoeveel ze deze zomer nog zullen verliezen door de grote economische impact van zowel de stakingen als de inschepingstaks.

**19.05 Bert Wollants (N-VA):** Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord. Uiteraard heeft niemand er baat bij wanneer er wordt gestaakt op de luchthaven. We weten immers dat dit een enorme impact kan hebben. We kennen ook allemaal de geschiedenis van de luchthaven en hoe die stakingsbereidheid destijds voor sommige luchtvaartmaatschappijen een doorslaggevende factor was om failliet te gaan. We kennen die geschiedenis, maar we moeten daar in elk geval waakzaam voor blijven.

Uw opmerking over de inschepingstaks verraste me enigszins, want in mijn schriftelijke vraag stond daar niets over vermeld. Maar goed, ik neem de opmerking mee.

*Het incident is gesloten.  
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 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):** Monsieur le ministre, depuis plusieurs années, la fraude au permis de conduire s'est étendue à l'examen théorique. À cet égard, on déplore différentes techniques telles que

la vente de faux certificats de réussite par le biais des réseaux sociaux ou des tentatives de triche au centre. Citons également l'utilisation de téléphones ou encore de faux certificats d'auto-école, selon lesquels le candidat aurait suivi trois heures de cours après deux échecs à l'examen théorique.

Plusieurs réseaux profitent de la crédulité de certains pour se faire de l'argent, ce qui est problématique à bien des égards. Outre l'abus de faiblesse, le risque pour la sécurité routière est réel. Si les faux certificats ne sont pas détectés à temps par l'administration, les individus peuvent se retrouver à passer le permis pratique et se retrouveront donc sur nos routes sans posséder les connaissances théoriques requises. Il est primordial de renforcer la protection autour des certificats de réussite afin d'éviter les fraudes et ainsi de garantir la sécurité de tous sur nos routes. Sans compter que ces transactions enrichissent les auteurs de ces fraudes.

Monsieur le ministre, disposez-vous de chiffres quant à l'utilisation de faux certificats de réussite? Dans l'affirmative, observez-vous une augmentation? Avez-vous identifié des réseaux pratiquant ce type de fraude? Comptez-vous renforcer la sécurité autour des attestations de réussite du permis théorique? Enfin, même s'il s'agit d'une compétence régionale, vous pourriez peut-être m'indiquer quels sont les types de triche les plus recensés dans les centres d'examen.

**20.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Dufrane, comme vous l'avez dit, depuis la sixième réforme de l'État, l'organisation des examens théoriques du permis de conduire ainsi que la délivrance des certificats de réussite relèvent de la compétence des Régions.

Tous les résultats d'examens peuvent être consultés grâce au programme Mercurius relatif au permis de conduire. 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 dans Mercurius, la commune prend contact avec la Région compétente.

Si le certificat s'avère frauduleux, celui-ci est transmis à la police. Sur la base de ces éléments, je ne peux que vous inviter à vous adresser à la Région concernée pour obtenir des réponses aux questions que je ne peux manifestement pas vous fournir.

**20.03 Anthony Dufrane (MR):** Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier. Vous me rassurez quant à ce programme et à la qualité des futurs automobilistes sur nos routes.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

**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 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)**

**21.01 Anthony Dufrane (MR):** *Monsieur le ministre, la SNCB possède différents produits selon les besoins des usagers. L'opérateur ferroviaire en ajoute et en supprime selon les demandes mais aussi selon la politique de l'entreprise. Cependant, parmi l'offre disponible, un problème est à mettre en évidence: l'absence de certains abonnements selon la plateforme utilisée. Certains produits ne sont disponibles que sur l'application "SNCB" et non pas sur le site.*

*Cette situation est problématique car elle 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. Les guichetiers doivent fournir l'ensemble des produits, comme les automates, le site ou l'application. Certains individus n'ont pas accès à internet, ils peuvent cependant y accéder via un ordinateur dans une bibliothèque, une administration communale, etc. mais quid de l'accès à un smartphone?*

*Certaines personnes n'ont pas de smartphone pour différentes raisons (difficultés financières, âge, choix, etc.). Or, ces individus ne peuvent donc pas avoir accès à certains produits potentiellement plus avantageux pour eux. Dès lors, en plus du manque à gagner et de la discrimination, ces personnes*

*risquent de se détourner du train pour d'autres moyens de transports carbonés, ce qui est une double peine climatique.*

*Mes questions, Monsieur le ministre, sont:*

*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 Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Dufrane, la SNCB explique que la promotion des canaux de ventes digitaux permet une réduction des coûts, une diminution de l'usage du papier, une amélioration de la qualité de service et une introduction d'innovations utiles aux voyageurs. Toutefois, personnellement, je me dois d'attirer l'attention sur la fracture numérique pour certains usagers du rail.

La différenciation des offres selon le canal de vente est une pratique répandue et encadrée légalement. Le règlement européen 2021/782 notamment, en son article 11, autorise explicitement 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 et proportionnée. Elle veille à préserver l'accessibilité de ses services pour l'ensemble des voyageurs, y compris ceux qui ne maîtrisent pas très bien les outils numériques.

Dans ce cadre, la SNCB prend entre autres ces mesures et je l'encourage vivement en ce sens: proposer une large gamme de titres de transport pour tous les types de voyageurs qui sont dans tous les cas disponibles sans variation de prix en fonction du canal de vente utilisé, maintenir un nombre significatif de guichets, maintenir son centre d'appel qui est accessible 7 jours sur 7 pour accompagner les voyageurs dans leur achat, proposer des tutoriels d'utilisation et collaborer avec des organisations comme AnySurfer afin d'améliorer l'accessibilité des canaux digitaux, notamment pour les personnes en situation de handicap.

Le développement des canaux de vente digitaux par la SNCB promeut certes la modernisation du service et constitue donc un véritable engagement pour plus d'inclusion. Cependant, soyez assuré, monsieur le député, que je reste vigilant à ce que les publics vulnérables ne soient pas pénalisés. C'est une préoccupation que je souhaite relayer et que j'ai déjà relayée vers la SNCB dans le cadre de laquelle j'aimerais encourager le recours à l'utilisation de la European Disability Card.

**21.03 Anthony Dufrane (MR)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je note avec grand plaisir que vous restez vigilant et souhaitez continuer à lutter contre la fracture numérique. Je vous en remercie.

*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)**: Mijnheer de minister, verkeersveiligheid is voor Vooruit en voor veel collega's in deze commissie een absolute prioriteit. Justitiehuizen spelen daarin ook een heel belangrijke rol voor daders van verkeersovertredingen, in bepaalde gevallen, door hen te verwijzen naar een verkeersveiligheidskursus als een alternatieve gerechtelijke maatregel. Die cursussen worden veelal georganiseerd door Vias en vormen een absolute meerwaarde om recidive te voorkomen.

Er is echter wel een probleem wanneer het gaat over minderjarige daders die nog schoolplichtig zijn. We krijgen steeds vaker meldingen van ouders die zich zorgen maken: hun kinderen worden uitgenodigd voor verkeerscursussen tijdens schooldagen, vaak verspreid over meerdere dagen. Daardoor missen ze cruciale lessen op school en lopen ze mogelijk een leerachterstand op. Ouders begrijpen het belang van de maatregel, maar vinden het geen goed idee dat hun kinderen daardoor

hun schoolprestaties in gevaar zien komen.

Mijnheer de minister, ik heb in dat verband drie vragen voor u.

Weet u hoeveel verkeerscursussen er jaarlijks worden georganiseerd? Is er een aanbod tijdens weekends of schoolvakanties?

Bent u het ermee eens dat de cursussen voor scholieren zoveel mogelijk buiten de schooluren moeten worden gepland, zodat niemand lessen hoeft te missen, zeker in het licht van de dalende onderwijsresultaten en de inspanningen die de regio's op dat vlak leveren?

Bent u bereid om daarover in overleg te gaan met de justitiehuizen en Vias om zo een betere planning mogelijk te maken?

**22.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Tas, zoals u weet, is verkeersveiligheid een absolute prioriteit voor mij. Een van de assen die meer maatregelen vereist, is de opvolging van recidivisten. Daarom is het regeerakkoord zeer duidelijk over dat punt en wordt de ontwikkeling van een databank voor recidivisten als wenselijk beschouwd.

Die databank moet zorgen voor een gedragswijziging en zal eveneens worden aangemoedigd via andere maatregelen, zoals herstelopleidingen na verval van het recht tot sturen. Mijn kabinet heeft al overleg gehad over die opleidingen met het kabinet van Waals minister Lescrenier en met de administratie van de justitiehuizen. Die gedachtewisselingen hebben geleid tot een beter inzicht in de druk die verkeersdossiers leggen op de taken van de Franstalige justitiehuizen.

Gelet op die situatie heeft minister Lescrenier beslist om een rondetafelgesprek over verkeer op te starten met de betrokken partijen om een structurele oplossing te vinden voor de toename van de straffen en maatregelen die voortvloeien uit verkeersovertredingen.

Zoals u terecht opmerkt, zijn de justitiehuizen verantwoordelijk voor de uitvoering van de rijopleiding. Het probleem ligt echter niet enkel bij de opleidingen voor minderjarigen. Om uw vraag te beantwoorden, is het interessant op te merken dat de behandeling van de rechtzoekenden met een schoolse of academische achtergrond die een opleiding via Vias moeten volgen, de uitvoering van straffen of maatregelen van twee verschillende categorieën aan het licht brengt. Enerzijds zijn er de minderjarigen tussen 16 en 18 jaar, die strafrechtelijk verantwoordelijk zijn voor een verkeersovertreding, maar nog onderworpen zijn aan de leerplicht. Anderzijds gaat het om jongvolwassenen van 18 tot 25 jaar, van wie sommigen een academisch traject kunnen voortzetten.

De gegevens die werden bezorgd door het kabinet van minister Lescrenier tonen aan dat heel weinig dossiers die worden opgevolgd door de Franstalige justitiehuizen betrekking hebben op minderjarigen jonger dan 18 jaar. Het waren er slechts 6 in 2024. Daarentegen heeft een aanzienlijk aantal dossiers betrekking op jongeren van 18 tot 24 jaar, namelijk 1.248 dossiers, waarvan sommigen een academisch traject kunnen volgen.

Hoewel die cijfers het niet mogelijk maken om het schoolse of academische statuut van de rechtzoekenden exact te identificeren, houden zowel de justitieassistenten als Vias in de mate van het mogelijke rekening met school- of beroepsverplichtingen bij het plannen van de opleidingen. De opleidingen worden op een flexibele manier georganiseerd volgens twee formules, namelijk een formule die een zaterdag, een dag en twee avonden in de week combineert en een andere formule die drie dagen per week plaatsvindt.

Bij de inschrijving voor de opleiding delen de justitiehuizen en Vias geïndividualiseerde informatie mee, zoals schooluren, taal en beroepsverplichtingen, om de organisatie van de opleidingen zo goed mogelijk aan te passen, meer bepaald voor minderjarigen, voor wie een planning tijdens de schoolvakanties kan worden gevraagd.

Omdat de opleidingen verkeersveiligheid waarnaar u verwijst, worden georganiseerd door de justitiehuizen en dus onder de bevoegdheid van de gemeenschappen vallen, verzoek ik u om uw vragen te stellen aan mijn collega's die bevoegd zijn voor de justitiehuizen.

U mag er echter zeker van zijn dat ik de problematiek nauwlettend zal blijven opvolgen en dat mijn kabinet zich actiever zal inzetten binnen de rondetafelconferenties onder leiding van het kabinet-Lescrenier. Ik zal zeker ook de problemen doorgeven die u hier vermeldt.

**22.03 Niels Tas** (Vooruit): Ik denk dat we de prioriteit voor verkeersveiligheid en de kordate aanpak van recidivisten delen. Wij hebben het vooral over de minderjarigen gehad, ook al is dat een kleine groep. We zullen uw suggestie meenemen om dat onderwerp ook op het niveau van de regio's aan te kaarten. Ik heb begrepen dat u dat zelf ook zult doen en dat u daarover met uw collega's in overleg zult treden. We begrijpen dat er voor de groep jonge adolescenten en 18+ een iets flexibeler traject mogelijk is.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**23 Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie) over "De speedpedelecs" (56005967C)**

**23 Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat et Transition environnementale) sur "Les speed pedelecs" (56005967C)**

**23.01 Niels Tas** (Vooruit): *Hoe zorgen we ervoor dat speedpedelec-gebruikers zich veilig en welkom voelen, zonder andere fietsers in gevaar te brengen? Dat begint met heldere regelgeving, moderne en veilige infrastructuur en voldoende brede en veilige fietspaden.*

*Daarom heb ik voor u de volgende vragen:*

*Bent u bereid om de huidige regels rond het gebruik van fietspaden door speedpedelecs te herbekijken, met oog voor de toenemende populariteit en de veiligheidszorgen van gebruikers?*

*Bestaat er een concreet plan om werk te maken van aangepaste fietsinfrastructuur langs spoorlijnen, zodat speedpedelecs op een veilige manier hun plek krijgen in het verkeer?*

*Hoe wilt u de juiste balans vinden tussen de bescherming van kwetsbare fietsers enerzijds, en de noden van speedpedelec-gebruikers anderzijds?*

**23.02 Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Tas, de plaats van de speedpedelecs op de openbare weg is aan bod gekomen in de interfederale werkgroep die de nieuwe code van de openbare weg heeft voorbereid. Er werd rekening gehouden met de andere weggebruikers. In het bijzonder is er, vanuit het oogpunt van de andere actieve weggebruikers, voor gekozen om speedpedelecs zoveel mogelijk gelijk te stellen met fietsers. Zo worden speedpedelecs toegelaten op alle fietsinfrastructuur, behalve op plaatsen waar andere weggebruikers door hun aanwezigheid in gevaar zouden kunnen worden gebracht, zoals op een gedeeld voet- en fietspad zonder fysieke scheiding.

Mijn administratie ontvangt van elke groep weggebruikers op zeer regelmatige basis vragen, suggesties en opmerkingen. Die worden door voormelde interfederale werkgroep, samen met de gewesten, geanalyseerd. Indien er daadwerkelijk aanpassingen nodig zijn, zal mijn administratie mij daarvan zeker op de hoogte brengen. Een aangepaste verkeersinfrastructuur is vanzelfsprekend ook een belangrijke factor in dezen. Daarvoor zijn de gewesten bevoegd.

Ik kom bij uw tweede vraag. Dit is opgenomen in het federale regeerakkoord. Infrabel en de NMBS hebben bij hun werking ook oog voor de impact op andere vervoersmodi. Vacante spoorwegbermen worden ter beschikking gesteld voor de aanleg van fietssnelwegen. Er bestaat trouwens een charter van de fietssnelwegen en ik ondersteun ten volle de aanleg van fietspaden naast de spoorwegen. Daarom is dit ook opgenomen in het nieuwe federale fietsplan.

In dit kader is het belangrijk te faciliteren dat fietsers en gebruikers van een speedpedelec naast elkaar kunnen bestaan. Die noodzaak staat centraal in mijn overwegingen en zal ook uitgebreid aan bod komen tijdens mijn gesprekken met de gewesten.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**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** **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): Mijnheer de minister, steeds meer mensen kiezen ervoor om met de trein naar het buitenland te reizen. De internationale trein zit duidelijk in de lift en dat is goed nieuws in een tijd waarin duurzame mobiliteit en klimaatdoelstellingen hoger dan ooit op de agenda staan.

De Eurostar speelt hier reeds op in met aangekondigde plannen om de capaciteit te verhogen. Er komen vijftig nieuwe hogesnelheidstreinen, er worden drie nieuwe routes toegevoegd en er zullen dus meer en frequentere ritten plaatsvinden. Vorig jaar vervoerde de Eurostar overigens 19,5 miljoen reizigers – een stijging ten opzichte van het jaar daarvoor.

Ook het federale regeerakkoord erkent het belang van vlotte en kwaliteitsvolle internationale verbindingen. De regering belooft het spoor beter af te stemmen op de reële behoeften van de reizigers en grensoverschrijdend samen te werken, conform de Europese afspraken over klimaat en mobiliteit. Die woorden moeten uiteraard worden omgezet in daden. De trein als volwaardig alternatief voor het vliegtuig of de auto vereist dan ook duidelijke keuzes en concrete investeringen. We moeten inzetten op betaalbare, gedeelde en duurzame mobiliteit. Voor Vooruit betekent dit dat we moeten investeren in treinen van topkwaliteit, ook internationaal.

Hoe wilt u, samen met de NMBS en Infrabel, inspelen op de groeiende vraag naar internationale treinreizen? Welke stappen zijn al gezet om bijkomende capaciteit aan te trekken voor die internationale verbindingen? Speelt België volgens u een actieve rol in de uitbouw van nieuwe nachttreinen en bijkomende Europese treinroutes? Hoe sluit uw beleid aan bij het regeerakkoord, dat inzet op mobiliteit op maat van de reiziger en op een sterke samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus? Op welke manier zijn de regio's betrokken bij deze internationale spoorstrategie?

**24.02** **Tine Gielis** (cd&v): In het verlengde van wat mijn collega zojuist aanhaalde, zoom ik even in op een recent bericht in de media over plannen voor een nieuwe hogesnelheidstreinverbinding tussen België en Duitsland. Die zou vanaf het najaar actief zijn op ons spoornetwerk.

Zoals ik al meermaals in de plenaire vergadering heb benadrukt, baart dit ons zorgen. België is immers een transitland en staat open voor internationale treinverbindingen, die positief kunnen bijdragen aan de Europese mobiliteit en connectiviteit. Tegelijkertijd is het van cruciaal belang dat het niet ten koste gaat van het aanbod voor de binnenlandse reiziger.

We hebben dit punt al eerder aangekaart en we hebben hierover een resolutie voorbereid, die binnenkort zal worden voorgelegd. We blijven erop hameren dat de binnenlandse verbindingen – waarop duizenden pendelaars, studenten en senioren dagelijks rekenen – niet de dupe mogen worden van de commerciële ambities van internationale spelers.

In die context heb ik voor u enkele vragen.

Was u op de hoogte van de aanvraag van de Deutsche Bahn voor die nieuwe verbinding? Heeft Infrabel reeds gereageerd op die aanvraag? Zo niet, wanneer verwacht men een beslissing?

Zijn er recent andere aanvragen voor nieuwe internationale verbindingen ingediend? Kunt u daaromtrent een stand van zaken geven evenals een inschatting van de mogelijke impact op bestaande verbindingen?

**24.03 Gilles Foret (MR):** Monsieur le ministre, depuis plusieurs années, la gare de Liège-Guillemins a bénéficié d'investissements publics considérables pour en faire un pôle ferroviaire européen de premier plan. Dans ce contexte, le projet de liaison directe à grande vitesse entre Londres et l'Allemagne actuellement étudié par Eurostar représente une opportunité stratégique majeure.

Un arrêt à Liège renforcerait non seulement l'accessibilité internationale de notre région, mais servirait également à un large bassin de populations transfrontalières – puisque le Limbourg belge, les Néerlandais et le Grand-Duché de Luxembourg sont concernés –, tout en optimisant l'usage des infrastructures existantes. Or ce projet suppose une anticipation technique – stérilisation de quais, contrôle aux frontières – et un soutien politique clair de l'État belge, actionnaire d'Eurostar via la SNCB. Il serait donc incompréhensible que la Wallonie, et Liège en particulier, soit contournée malgré les enjeux économiques, touristiques et environnementaux majeurs.

Dès lors, monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser les questions suivantes. Le gouvernement fédéral soutient-il activement l'idée d'un arrêt à Liège-Guillemins dans le cadre d'un projet de liaison Londres-Allemagne par Eurostar? Des discussions ont-elles été engagées avec Eurostar Group pour faire valoir cet arrêt comme un atout stratégique, notamment au regard de la participation de la SNCB dans le capital de l'entreprise? Une étude de faisabilité technique a-t-elle été lancée en ce qui concerne l'aménagement nécessaire à la 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?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour votre engagement en faveur d'une mobilité ferroviaire plus connectée, inclusive et tournée vers l'avenir.

**24.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, Deutsche Bahn plant vanaf het najaar 2026 een nieuwe IC-verbinding tussen Antwerpen en Keulen en dit via Brussels Airport, Leuven, Luik en Aken. Er is daarvoor al een formele aanvraag ingediend.

Die hogesnelheidstreinen zouden twee keer per dag rijden in beide richtingen, maar dat is trafiek op een al heel druk bereden traject. Dat maakt dat ik bevreesd ben voor de binnenlandse treinreiziger. We hebben al verschillende keren gediscussieerd over het effect van de Eurocity Direct vanuit Nederland op de treinbediening tussen Antwerpen en Brussel. Die legt een hypotheek op het spoorverkeer tussen de steden Antwerpen en Brussel, maar Mortsel is daar evengoed het slachtoffer van. Op die manier kan de NMBS niet meer garanderen dat ze de afspraken van het openbaredienstcontract nog kan naleven.

Vandaar mijn vraag over deze extra aankondiging. Welke impact zal dit hebben op het nationale treinverkeer? Ik denk dan concreet aan de lijnen 25 en 27. Zult u er bij de NMBS op aandringen dat we niet hetzelfde mogen zien als met de Eurocity Direct, waarbij we nadien moesten vaststellen dat het binnenlands verkeer daar het slachtoffer van is? Kunt u garanties geven richting de treinreizigers in de zuidrand? Vanuit verschillende gemeenten is er immers al communicatie geweest van de burgemeesters aan de NMBS, maar ook aan u. Op welke manier zult u ervoor zorgen dat we het binnenlands treinverkeer kunnen behouden, ook wanneer er extra internationale treinverbindingen worden aangelegd?

**24.05 Minister Jean-Luc Crucke:** Collega's, ik ben op de hoogte van de vraag van Deutsche Bahn voor deze nieuwe IC-verbinding tussen Antwerpen en Keulen via het station Brussels Airport. Deze concrete aankondiging van een nieuwe rechtstreekse internationale verbinding vanuit België is positief. Ze is perfect in overeenstemming met de doelstelling van de regering om de ontwikkeling te bevorderen van internationale treinverbindingen tussen de grote Europese steden en, daar waar dat technisch

mogelijk en economisch te verantwoorden is, de verbinding tussen de spoorwegen en de luchthavens te verbeteren.

Op technisch vlak behandelt Infrabel de aanvragen voor rijpaden in het kader van de reglementair voorziene procedures. Vervolgens zullen we de eventuele impact op het nationaal grondgebied kunnen identificeren. Aangezien de NMBS in België voor rekening van Deutsche Bahn handelt, heeft zij in haar aanvraag voor rijpaden logischerwijs rekening gehouden met alle treinen die zij exploiteert, meer bepaald in het kader van het openbaredienstcontract.

De Europese Unie eist de opening van de spoorwegmarkt en wij moeten ons hierop voorbereiden, meer bepaald door samenwerking te organiseren tussen diensten die worden uitgevoerd door verschillende operatoren op het spoorwegnetwerk. De opening van de markt moet in het bijzonder de invoering vergemakkelijken van nieuwe, met name internationale diensten, zonder dat dit ten koste gaat van het aanbod van openbare dienstverlening voor de dagelijkse reizigers.

Ik zal erop toezien dat de NMBS de verbintenissen in haar openbaredienstcontract naleeft. Om deze ambities waar te maken, moet evenwel aan belangrijke structurele voorwaarden worden voldaan. Een van die voorwaarden is de nood aan een betere planning en benutting van de beschikbare capaciteit, zeker op de drukke assen. Die assen zijn ook degene die vaak door het internationale treinverkeer worden gebruikt. Daarvoor is een effectieve regie van het spoorstelsel nodig, om goed en op voorhand geplande en daardoor niet-conflicterende rijpaden ter beschikking te stellen van de operatoren die actief zijn in de verschillende marktsegmenten.

Reizigers- en vrachttreinen, internationale en binnenlandse treinen, commerciële en openbare dienst, dat is precies wat wordt voorzien in het performantiecontract van Infrabel. Daarin wordt gesteld dat de beheerder van het spoor in de toekomst de capaciteit zal plannen en verdelen door middel van een rijpadcatalogus, waarin de bruikbare trajecten worden vastgelegd en kunnen worden besteld door de verschillende operatoren.

Om deze nieuwe aanpak mogelijk te maken, wordt deze Europese regelgeving momenteel herzien met het zogenaamde Rail Capacity Initiative. Dat moet ervoor zorgen dat de infrastructuurbeheerders een betere afstemming van de noden van de verschillende gebruikers van het spoor verzekeren en alle actoren meer voorzienbaarheid verschaffen.

Verder heeft het internationale treinverkeer ook nood aan een vlotte interoperabiliteit tussen de verschillende spoornetten van de betrokken landen. Ook op dat vlak valt er nog een belangrijke weg af te leggen.

Wat de ontwikkeling van de nachttrein betreft, is de NMBS-partner betrokken bij de Nightjet-dienst die ÖBB in samenwerking met Deutsche Bahn en SNCF exploiteert tussen Brussel, Parijs en Wenen. Ook andere operatoren zijn actief in België, zoals European Sleeper.

Rendabiliteit van de nachttreindiensten is echter moeilijk te bereiken vanwege de hoge exploitatiekosten van deze treinen. Zonder enige vorm van steun zou de ticketprijs voor passagiers aanzienlijk hoger liggen dan die van andere vervoersmiddelen, met name die van het vliegtuig. In deze context heeft de NMBS tot heden nog geen rendabel nachttreinproject kunnen identificeren dat het financiële evenwicht bereikt dat essentieel is in een internationale spoorwegmarkt die al jarenlang volledig aan concurrentie onderhevig is.

Monsieur Foret, à l'heure actuelle, seul Eurostar assure une liaison ferroviaire sans rupture de charge à grande vitesse entre le continent – Paris, Amsterdam et Bruxelles – et Londres. Les annonces récentes d'Eurostar relatives à une nouvelle relation de Francfort vers Londres n'engagent qu'elle-même et se juxtapose par ailleurs à toute une série d'annonces similaires faites récemment par deux entreprises ferroviaires qui ambitionnent de concurrencer Eurostar.

À ce jour, la Belgique compte quatre gares où s'arrêtent les trains internationaux à grande vitesse, à savoir Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Antwerpen-Centraal et Liège-Guillemins. Seule Bruxelles-Midi dispose d'un terminal et de quais isolés des autres, qui permettent le contrôle des voyageurs aux bornes de l'espace Schengen et donc les opérations à destination et en provenance du Royaume-Uni.

Envisager de disposer aussi à l'avenir de cette infrastructure dans d'autres gares telles que Liège-Guillemins et Antwerpen-Centraal nécessiterait la réalisation d'une série de conditions étroitement liées au développement de l'offre, au potentiel de voyageurs concernés mais aussi aux capacités disponibles, tant en termes d'infrastructure – les terminaux de Schengen – qu'en termes d'effectifs de sécurité, de police et de douane.

**24.06 Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor deze stand van zaken. Ik denk dat we allemaal weten dat internationale treinverbindingen het op louter financieel vlak zeer moeilijk hebben om te kunnen concurreren met de luchtvaartsector. Daar hebt u zelf ook naar verwezen. Het is net daarom dat ze vaak een extra steuntje in de rug van de overheid nodig hebben. Ik roep u op om blijvend te kijken naar de mogelijkheden, niet alleen binnen ons land, maar ook met de omliggende landen. Als we mensen willen overtuigen om minder te vliegen tussen de Europese hoofdsteden, moeten we ervoor zorgen dat er een volwaardig aanbod bestaat. Ik begrijp dat dat niet evident is, maar als we vanuit België een duidelijk signaal geven dat er opportuniteiten zijn en kansen liggen, zullen we daar waarschijnlijk ook zelf of via private spelers op kunnen aantrekken om er werk van te maken. Wordt dus zeker vervolgd. Dank u.

**24.07 Tine Gielis** (cd&v): Dank u wel, mijnheer de minister. Ik hoor dat er heel wat op tafel ligt om tot een totaalaanpak te komen. Ik kan alleen maar herhalen wat ik al vaker heb gezegd: de objectieve criteria om tot een goed plan te komen moeten garanderen dat onze binnenlandse reiziger hier zeker niet de dupe van wordt. Ik begrijp dat er heel wat invalshoeken zijn waarmee we als transitland rekening moeten houden, maar laten we vooral onze eigen binnenlandse reizigers niet vergeten en hun de nodige prioriteit geven. Dank u wel.

**24.08 Gilles Foret** (MR): Monsieur le ministre, merci pour les différents éléments de réponse. Je comprends bien les différents investissements nécessaires pour s'assurer que l'infrastructure, notamment à Liège, soit conforme aux mesures de sécurité.

Permettez-moi néanmoins d'insister sur le caractère transfrontalier et eurégional du pôle de Liège, qui brasse évidemment une forte population européenne. Au-delà de l'attractivité de Liège, il faut reconsidérer tout le bassin avec vos homologues néerlandais et allemands, pour voir comment en faire un pôle eurégional important sur le plan du trafic international.

Les prochains mois seront importants dans les discussions. J'entends bien que l'infrastructure ne répond pas aujourd'hui aux standards de sécurité requis, mais il faut pouvoir se projeter. Le trafic international et la dimension eurégionale sont importants dans la discussion, et surtout dans les décisions qui seront prises dans les semaines, les mois et les années à venir.

**24.09 Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Uw antwoord maakt me niet veel wijzer. Meer nog, u zegt zelfs dat er logischerwijze ook rekening is gehouden met het binnenlandse treinverkeer. Dat mag dan logisch lijken, het is blijkbaar niet het geval. Die Eurocity Direct is immers het voorbeeld bij uitstek dat er binnenlandse treinen zijn opgeofferd, waardoor we niet langer vier treinen per uur tussen Brussel en Antwerpen hebben en er in Mortsels maar één rechtstreekse verbinding naar Brussel overblijft.

Als je nu de routeplanner gebruikt om de trein naar Antwerpen te nemen, vind je per uur nog maar één snelle verbinding naar Antwerpen, die er een halfuur over doet. Dat er tussen de twee grootste steden van België maar één snelle trein per uur overblijft, vind ik helemaal niet logisch.

Ik ben ook niet gerustgesteld. Ik hoop dat erover gewaakt wordt dat we met Deutsche Bahn en andere internationale treinverbindingen niet hetzelfde zullen zien als met de Eurocity Direct naar Amsterdam. Dat is een kapitalisatie. Het is ten koste van het binnenlandse treinverkeer gegaan. Ik betreur dat daar niet meer antwoorden op gekomen zijn.

Ik zal dus op dit punt blijven hameren. Begrijp me goed: u vindt in ons een partner voor meer treinverkeer, zowel binnen- als buitenlands. We kunnen echter niet zomaar de binnenlandse treinreiziger opofferen voor meer buitenlands treinverkeer, zoals hier gebeurd is. Ik hoor bovendien van alle kanten dat die Eurocity Direct – die trouwens in Nederland blijkbaar in elk station mag stoppen, in tegenstelling tot in België – zeer weinig gebruikt wordt. Ik heb daar maanden geleden cijfers over opgevraagd, maar ik krijg ze niet. Dat maakt me nog meer ongerust. Voor een buitenlandse trein met een problematische bezetting, wordt dus vandaag zoveel binnenlands verkeer opgeofferd. Ik ben dus

niet gerustgesteld door uw antwoord.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**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 Brussel door werken in Mechelen" (56005560C)**

**25** **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)**

**25.01** **Dorien Cuylaerts** (N-VA): De treinverbinding tussen Antwerpen en Brussel is een van de drukste van het land, zeker tijdens de spits. Onlangs maakte de NMBS bekend dat er tijdens de zomervakantie tijdelijk minder treinen zullen rijden op dat traject, wegens werken aan de brug over de Leuvense Vaart in Mechelen. Door de beperkte beschikbaarheid van sporen en wissels wordt het aanbod aangepast. De IC-treinen blijven behouden tijdens de spits, maar het aantal S-treinen zal tijdelijk verminderen.

Treinreizigersorganisatie TreinTramBus vraagt aandacht voor de impact van die tijdelijke afbouw, zeker gezien de bestaande drukte op dat traject. Ze wijst erop dat de capaciteit sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling al onder druk staat. Het is, zoals mijn collega eerder aanhaalde, ook het gevolg van het wegvallen van een op de vier IC-verbindingen tussen Antwerpen en Brussel. Die werd geschrapt om ruimte te maken voor de Eurocity Direct die rijdt tussen Brussel en Amsterdam.

Volgens TreinTramBus zijn er wel degelijk goede alternatieven. Een eerste mogelijkheid is om treinen tijdelijk om te leiden via Muizen. Op die manier kunnen de werken worden ontweken. Mocht dat niet mogelijk blijken, dan kan men overwegen om de Eurocity Direct tussen Antwerpen en Brussel open te stellen voor binnenlandse reizigers. Daarom heb ik een aantal vragen.

Meneer de minister, wat is uw visie op de beslissing om tijdens de zomervakantie minder treinen te laten rijden tussen Antwerpen en Brussel, zeker gezien het belang van die drukke verbinding voor pendelaars?

De NMBS geeft aan dat de Eurocity Direct tijdens de zomer vermoedelijk volledig bezet zal zijn en daarom niet kan worden opengesteld voor binnenlands verkeer. Kan het gebruik van die verbinding geëvalueerd worden? Als blijkt dat er toch ruimte is, wordt dan overwogen om ze alsnog open te stellen voor binnenlandse reizigers?

Een volgende vraag. TreinTramBus stelt ook voor om bijkomende rijtuigen in te zetten op de drukste momenten, zodat de reizigers comfortabel kunnen zitten. Is die mogelijkheid al onderzocht? Is die optie grondig bekeken? Bent u bereid om het over die optie verder met de NMBS op te nemen?

Tot slot, TreinTramBus suggereert om bepaalde treinen tijdelijk om te leiden via Muizen. Volgens de NMBS werd die piste onderzocht, maar niet weerhouden. Kunt u toelichten waarom dat alternatief niet haalbaar bleek te zijn?

**25.02** **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, collega, mijn excuses. Ik had in mijn vorige tussenkomst al deels geanticipeerd op deze vraag. Dat was niet helemaal de bedoeling, maar soms lopen de zaken wat door elkaar. Mijn collega Cuylaert heeft het treinverkeer tussen Antwerpen en Brussel daarnet goed geschetst: het staat onder zware druk. Het gaat niet alleen om de intercity's, maar evengoed om de lokale treinen.

Vorige week heb ik verschillende keren zelf de lokale trein genomen. Ik woon namelijk aan dat traject, in Duffel. Tijdens de spits is er nu slechts één trein per uur extra. Dat is niet bepaald handig, al kan men zich daar nog enigszins naar organiseren. Wat echter opvalt, is dat men telkens het bericht krijgt dat er

zes treinstellen zullen zijn, terwijl ik vorige week telkens slechts drie treinstellen aantrof.

Wanneer men in de spits al terugvalt van twee naar één trein per uur, en die trein vervolgens ook nog eens uit slechts de helft van het voorziene aantal rijtuigen bestaat – op een moment waarop het bovendien behoorlijk warm is – dan kan men zich voorstellen hoe oncomfortabel dat is. Het is al vervelend om minder treinen te hebben, maar als die dan ook nog eens half zo lang zijn, wordt het bijzonder pijnlijk.

De vzw TreinTramBus heeft een aantal alternatieven voorgesteld om daar een mouw aan te passen. Wat is uw reactie op die alternatieve voorstellen? Is het mogelijk om de Eurocity Direct toch, eventueel tijdelijk, in te zetten? Kan een omleiding via Muizen alsnog worden overwogen? Hoe evalueert u de communicatie? Op welke manier kan ervoor gezorgd worden dat, ondanks de beperkte treinbediening, er op zijn minst een redelijke trein rijdt – met voldoende zitplaatsen – zodat reizigers niet als sardientjes in een blik vervoerd worden?

Het is echt tijd om het openbaredienstcontract er nog eens bij te nemen en te vragen wanneer de NMBS dat naar behoren zal naleven.

**25.03** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Cuylaerts, mijnheer Aerts, in het openbaredienstcontract is vastgelegd dat de NMBS de continuïteit en de kwaliteit van de dienstverlening zoveel mogelijk moet waarborgen. In geval van werkzaamheden of overmacht mag de NMBS de treindienst echter tijdelijk aanpassen om werken aan het spoor te faciliteren of om de veiligheid te garanderen.

Die wijzigingen moeten vooraf gecommuniceerd worden. Reizigers moeten op passende wijze geïnformeerd worden, en er moet – voor zover praktisch haalbaar – een alternatief worden voorzien, zoals busdiensten, vervangingen of omleidingen, om de hinder te beperken.

Infrabel heeft samen met de NMBS en andere spooroperatoren verschillende scenario's bestudeerd om de impact van deze omvangrijke werf voor de reiziger zo beperkt mogelijk te houden.

Op weekdagen omvat het uiteindelijk weerhouden scenario de volgende aanpassing: de S1 Nijvel-Antwerpen zal tijdens de spitsuren in de dominante richting niet rijden tussen Brussel en Antwerpen. De IC07 Charleroi-Antwerpen zal niet rijden tussen Brussel en Antwerpen. In de spitsuren zal er daarna een extra IC in één richting rijden tussen Brussel en Antwerpen.

In het weekend blijven de aanpassingen beperkt tot het inkorten van de S1 Nijvel-Antwerpen-Centraal tot Antwerpen-Berchem op zaterdag.

Ook zijn er aanpassingen aan de dienstregeling van de L23 Antwerpen-Leuven en de IC30 Turnhout-Antwerpen-Centraal. De aansluiting van laatstgenoemde lijn met de IC02 Antwerpen-Oostende zal iets krappert worden. Morsel-Oude-God zal nog slechts één keer per uur worden bediend in plaats van twee keer.

De NMBS hecht belang aan proactieve en transparante communicatie, vooral bij werkzaamheden die de dienstregeling beïnvloeden. De NMBS informeert de reizigers bijvoorbeeld een maand op voorhand over de aankomende wijzigingen. Voor abonnees biedt de NMBS extra diensten, zoals e-mailmeldingen bij geplande aanpassingen van het treinaanbod. Er worden verschillende kanalen gebruikt om de reizigers te bereiken, zoals de NMBS-website, de app, sociale media en aankondigingen in de stations en op de perrons. Op die manier zorgt de NMBS ervoor dat de reizigers op de hoogte zijn vooraleer de werken van start gaan.

Die aanpak, waarmee op meerdere kanalen en op maat wordt gecommuniceerd, illustreert de transparantie en de klantgerichtheid die de NMBS nastreeft. Bovendien is de kwaliteit van de reizigersinformatie bij verstoringen een indicator in het openbaredienstcontract voor de periode 2023-2032. Op dat punt heeft de NMBS in 2023 zelfs beter gescoord dan verwacht. Dat toont aan dat zij de verwachtingen op het vlak van communicatie over werkzaamheden en wijzigingen in de dienstregeling vervult.

Wat betreft de alternatieven die door TreinTramBus zijn voorgesteld, werd het voorstel onderzocht om treinen te laten omrijden via Muizen en te laten stoppen in Mechelen-Nekkerspoel in plaats van in

Mechelen.

Dit bleek niet realiseerbaar wegens conflicten met binnenlandse treinen en goederentreinen. Alle andere alternatieven die werden bestudeerd, bleken ofwel niet uitvoerbaar door Infrabel, ofwel penaliserend voor de reizigers.

Het openstellen van de Eurocity Direct tussen Antwerpen en Brussel voor binnenlandse treinreizigers is door de NMBS onderzocht sinds het begin van het project. De NMBS heeft op basis van de verschillende bestudeerde scenario's geoordeeld dat het openstellen ervan maar een zeer klein gedeelte van het binnenlandse gebruik zou kunnen dekken en dat er genoeg binnenlandse alternatieven zouden zijn voor de reizigers in de verschillende stations tussen Antwerpen en Brussel.

Bij de voorbereiding van het volgende transportplan heb ik de NMBS duidelijk het volgende laten weten.

Je souhaite restaurer la qualité du service et la confiance des usagers dans le service public sur l'axe Bruxelles-Anvers, y compris, si nécessaire, en envisageant de réintégrer l'offre internationale conventionnelle dans l'offre de service public, comme cela se fait d'ailleurs pour la desserte d'autres villes transfrontalières.

Ik heb erop aangedrongen dat er een evaluatie wordt uitgevoerd van nieuwe internationale verbindingen en van de ingrepen in het binnenlandse aanbod die er het gevolg van zijn. Ik stel vast dat het ingrijpende karakter van de aanpassingen die tijdens de zomer worden gepland, deze vraag wegens infrastructuurwerken nog meer op scherp stelt. Er zijn werken die moeten plaatsvinden. Een deel van de bestaande beperkingen zijn precies het gevolg van de hernemings- en uittredingswerken die rond Mechelen aan de gang zijn. De exploitatiekeuzes moeten des te meer worden gemaakt met het oog op het optimaliseren van de blijvende capaciteit van het spoor, maar ook van het ingezette rollend materieel. Wat mij betreft is de enige maatstaf het belang van de reizigers.

**25.04 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Zoals ik tijdens mijn vorige interventie ook al aanhaalde, heeft niet iedereen vakantie in juli en augustus. Heel wat mensen moeten dagelijks blijven pendelen tussen Antwerpen en Brussel. Wij begrijpen uiteraard dat werken aan de infrastructuur nodig zijn en dat die sowieso een impact hebben op de dienstregeling. We moeten echter oog blijven hebben voor het signaal dat we geven. Als we alle pendelaars in volle treinen steken, zullen die op den duur afhaken, zeker als het aanbod ook nog eens te beperkt is. De geloofwaardigheid van de trein als alternatief voor de auto komt dan onder druk te staan. Als zulke reizigers afhaken, winnen we ze helaas niet meer terug.

U verklaarde dat de alternatieven bekeken zijn, maar worden die effectief ook bekeken met TreinTramBus? Worden die organisaties vanaf het begin betrokken, zodat bepaalde zaken ondervangen kunnen worden?

Tot slot blijft het niet-openstellen van de Eurocity Direct, zoals we in december ook al aankaarten, een doorn in het oog. Je ziet een trein passeren, maar hij stopt niet voor binnenlandse reizigers. Nochtans hebben we die reizigers nodig. Het openbaredienstcontract stelt dat we er 30% meer moeten hebben. Gisteren tijdens de hoorzitting hoorde ik dat we daarvoor mikken op toerisme. Duidelijke communicatie blijft daarom van groot belang, want hoe kunnen we die mensen bereiken? Ik hoor dat er gebruik wordt gemaakt van e-mail en dergelijke, maar we moeten nieuwe mensen aantrekken. De reizigers willen een trein die rijdt, maar ook een trein die ze kunnen vertrouwen.

**25.05 Staf Aerts (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, u spreekt van een voldoende duidelijke en transparante communicatie vanuit de NBMS. Als treinreiziger heb ik dat bericht gekregen, maar er is ook een open brief verschenen van zeven burgemeesters op die lijn, waarin zij aangeven dat ze van niets wisten, dat ze uit de lucht vielen en dat zij waren gecontacteerd door de treinreizigers.

Het is misschien een goed idee dat de NMBS nu eindelijk eens gebruik zou maken van het netwerk van de lokale besturen. Zij staan immers dicht bij hun inwoners en hebben het meest gelezen magazine, namelijk het gemeenteblad, waarmee ze meer mensen kunnen informeren.

De NMBS kan nog grote stappen zetten op het vlak van communicatie, want telkens opnieuw zien we reacties vanuit de lokale besturen. Dat hebben we nu voor met deze tijdelijke treinverbinding, maar

evengoed zijn er open brieven gekomen vanuit Mortsel, Boechout en Edegem omdat zij niet voldoende op de hoogte waren en natuurlijk ook omdat zij protesteren tegen de achteruitgang van het aanbod. Voor Mortsel en de zuidrand is dat permanent vanwege de keuze voor de Eurocity Direct, hier is dat gelukkig tijdelijk.

Ik kan er echter niet goed bij waarom nu alleen in de spits treinen geschrapt worden. Die werken gaan toch de hele dag door? Ik vind het moeilijk te begrijpen dat het aantal treinen in lokale stations als Duffel, Kontich, Lint en Hove net op de drukste momenten wordt gehalveerd, maar dat dit niet hoeft gedurende de rest van de dag. Bovendien wordt ook nog eens het aantal wagons gehalveerd, wat de situatie echt helemaal problematisch maakt. Ik hoop dat er ten minste voor wordt gezorgd dat die ene trein per uur die nog rijdt een degelijke trein is waar voldoende mensen kunnen opstappen, ook in de zomervakantie. Er zijn immers nog mensen die naar hun werk moeten.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Aangezien mevrouw Depoorter niet aanwezig is, vervalt haar vraag nr. 56005982C.

**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): Mijnheer de minister, ik zit hier nog niet zo lang, maar ik ontwaar een thema in deze marathonsessie.

De lijn tussen Brussel en Antwerpen beroert de harten. Als iemand die dagelijks tussen Antwerpen en Berchem reist, kan ik u zeggen dat het al zeer lang een getroebleerde lijn is. Antwerpen-Berchem is het belangrijkste station in de provincie Antwerpen. Daar stappen de meeste pendelaars over. Velen vertrekken er of komen er aan. Het is een cruciaal treinstation. Antwerpen-Berchem is een van de belangrijkste knooppunten in ons spoorwegnet, zowel op Belgisch als internationaal niveau.

Wie het station bezoekt, merkt dat het behoefte heeft aan wat *tender love and care*. Het heeft nood aan vernieuwing. We weten dat onder meer de spoorwegbrug zal worden aangepakt en dat er een tweede onderdoorgang aan het station zal worden gecreëerd. We leven op hoop.

We hebben gehoord dat er een studie loopt over de toekomst van het station zelf, naar aanleiding van de staat van de spoorwegbrug. Daarbij zouden verschillende scenario's op tafel liggen. Er wordt zelfs gesproken over een worstcasescenario, een sluiting, een *fermeture de la gare*. Dat zou een drama zijn.

Ik zie u al geruststellend neen knikken, maar precies daarom stel ik u vandaag deze vraag. Wat is er gaande? Loopt er een studie? Welke scenario's worden onderzocht? Wie heeft die opdracht gegeven? Wat is de termijn van die studie? Gaat het alleen over de spoorwegbrug van Antwerpen-Berchem of ook over andere bruggen? Kortom, wat is de scope?

Mijnheer de minister, mag ik er van uitgaan dat u een sluiting uitsluit? Kunt u ons ook de inspectieverslagen van die spoorwegbruggen bezorgen?

**26.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Infrabel deelt mij de volgende informatie mee. De infrastructuurbeheerder is niet op de hoogte van of betrokken bij een studie over de toekomst van het station Antwerpen-Berchem. Infrabel is ook niet op de hoogte van geruchten over een sluiting, integendeel.

Antwerpen-Berchem is een belangrijk knooppunt in het Routeplan 2030, de mobiliteitsvisie die aansluit bij het mobiliteitsplan voor de vervoerregio Antwerpen. Het station Berchem krijgt in dit plan een dubbele functie.

Eenzijds als interregionaal knooppunt voor de trein en anderzijds als multimodaal knooppunt. Berchem vormt in die visie een essentieel element in het voorstadsnetwerk van de vervoerregio Antwerpen.

Infrabel is samen met de NMBS en de stad Antwerpen betrokken bij de ontwerpen en de planning van een tweede onderdoorgang aan het station Antwerpen-Berchem. Het betreft een belangrijke investering, waarbij de sluiting van het station nooit ter sprake is gekomen. Er is bovendien nog nooit een signaal gekomen vanwege de stad of de vervoerregio om de sluiting van het station te onderzoeken.

Alle bruggen in het Infrabelnetwerk, dat er ongeveer 4.800 telt, worden regelmatig geïnspecteerd en op basis van de resultaten van die inspecties worden passende maatregelen genomen.

**26.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen):** Monsieur le ministre, votre réponse se concentre sur Infrabel. Mais d'autres études sont-elles menées?

Wij hebben vernomen dat Maarten Van Acker van de Universiteit Antwerpen daarmee bezig zou zijn. Het lijkt ons interessant om bij Infrabel na te vragen of ze contact kunnen opnemen met die persoon om te bevestigen dat hij daadwerkelijk een studie uitvoert naar de toekomst van station Antwerpen-Berchem. Dat is althans wat wij hebben opgevangen. We krijgen echter geen bevestiging over wie de opdrachtgever is van die studie, die blijkbaar wel loopt.

Ik heb genoteerd dat u aangeeft dat er geen signaal van de stad of van de vervoerregio is. Ik ga er dus van uit dat zij ook niet de opdrachtgever zijn. Ik weet niet of het bij de NMBS werd nagegaan. Mocht er vanuit de NMBS of vanuit de universiteit informatie beschikbaar zijn over de studie, mag die altijd schriftelijk of via mail worden bezorgd. In ieder geval horen wij dat er aan de Universiteit Antwerpen een studie zou lopen onder Maarten Van Acker, vandaar de vragen. Het betreft duidelijk geen studie van Infrabel. Dat weet ik, anders had ik het wel aangegeven.

Gelet op het belang van dat station als knooppunt – u hebt het zelf benadrukt – is het interessant om te weten wat daar precies onderzocht wordt en door wie. De zoektocht gaat dus verder, maar het zou fijn zijn mocht u ook mee zoeken om te weten in wiens opdracht de Universiteit Antwerpen deze studie uitvoert. Ik zal dat ook zelf verder proberen uit te zoeken, maar bij dergelijke spookstudies is het altijd interessant om te weten waar ze precies vandaan komen. Dank u wel.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

**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 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):** Monsieur le ministre, l'opérateur aérien skeyes vient de franchir une étape cruciale en devenant le premier opérateur européen à recevoir la certification CISP. Cette certification lui permet d'automatiser le suivi et la coordination des vols de drones au sein de l'espace aérien belge. Cette reconnaissance fait de la Belgique un acteur pionnier en Europe en matière de gestion numérique des engins volants non habités.

Avec la hausse continue du nombre d'autorisations délivrées – plus de 16 000 en 2024, soit une hausse de 6 % par rapport à 2023 –, cette plateforme vise à garantir la cohabitation sécurisée entre les drones et les aéronefs traditionnels, et ce, alors que nous voyons se multiplier les usages civils, professionnels, logistiques et sécuritaires des drones. Il se pose, dès lors, des questions de sécurité, afin que l'espace aérien civil puisse être partagé par les différents types d'aéronefs.

Monsieur le ministre, des ajustements réglementaires sont-ils envisagés pour encadrer cette automatisation du contrôle, notamment en matière de responsabilités, de sécurité ou de protection des données?

Comment cette plateforme sera-t-elle rendue accessible aux différents types d'opérateurs – publics, privés, de sécurité et de logistique – afin de garantir une coordination fluide et équitable?

Le déploiement de la plateforme au port d'Anvers et à la mer du Nord servira-t-il de modèle pour un futur déploiement national? Disposez-vous d'un calendrier à ce sujet?

Enfin, la Belgique envisage-t-elle de valoriser cette première européenne au sein d'Eurocontrol et de la Commission européenne afin de peser davantage dans les discussions sur la normalisation des usages de drones dans l'espace aérien européen?

**27.02** **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Dufrane, la réglementation encadrant l'utilisation des drones en Europe est en constante évolution. Elle se construit progressivement en lien étroit avec les développements technologiques et les besoins opérationnels émergents.

Ce cadre réglementaire encore jeune et complexe implique une coordination fine entre de nombreux acteurs. Dans ce contexte, skeyes joue un rôle de premier plan dans la mise en œuvre concrète des dispositifs prévus par ce texte européen. Il convient donc de clarifier les rôles attribués aux différents acteurs dans les opérations avec la gestion de l'espace européen: le service d'information commun, l'organisme désigné par l'État et responsable de la mise à disposition en temps réel des données communes nécessaires à tous les usagers d'un espace aérien U-space; les prestataires de services U-space, l'entité certifiée qui fournit directement aux exploitants de drones les services U-space (identification à distance du réseau, autorisation de vol, alertes de conflit, etc.) définis aux articles 5 et 12 du même règlement, le gestionnaire de zones géographiques pour Ariane sans pilote, organisme mandaté pour créer ou administrer les zones géographiques UAS mentionnés à l'article 15 du règlement.

Une même réalisation peut cumuler plusieurs de ces rôles. C'est le cas de skeyes, gestionnaire de certaines zones géographiques et depuis peu, comme vous l'avez précisé, fournisseur du service d'information commun.

Concernant la désignation de skeyes comme fournisseur du service d'information commun, elle 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 un seul fournisseur pour l'ensemble des futurs volumes U-space situés dans son espace aérien national. Après désignation, l'organisme doit obtenir un certificat délivré par la Direction générale du Transport aérien (DGTA), conformément au même règlement. Les règlements de l'Union européenne 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. Le service d'information commun est accessible en ligne et permet à tout utilisateur ou développeur d'identifier les volumes U-space créés en Belgique, de consulter les métadonnées associées (limites latérales et verticales, périodes d'activation, conditions d'utilisation, etc.) et de connaître la liste des prestataires de services U-space opérationnels et les services qu'ils offrent.

Conformément à l'article 16 du règlement 2021/664, les données sont également diffusées sous forme de flux automatisé, afin de faciliter leur intégration dans les systèmes d'opérateurs publics ou privés. Les règles de protection des données restent celles du règlement général sur la protection des données (règlement 2016/679) et de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel.

Le service d'information commun est national. Toute création d'un volume U-space apparaît donc automatiquement dans la plateforme quelle que soit sa localisation. Le premier volume opérationnel sera situé dans la zone portuaire d'Anvers. L'analyse de risques de l'espace aérien, prévue à l'article 18 du règlement 2021/664 est en phase de finalisation. D'autres zones, notamment la mer du Nord, mais ce n'est pas la seule, sont envisagées. Leur mise en service dépendra du dépôt de dossiers complets par les parties prenantes et de leur traitement par la DGTA, section reconnaissance et valorisation européenne.

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 à l'article 38 du règlement 2018/1139 qui est le règlement de base de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA). Chaque occasion sera saisie pour mettre en valeur le rôle précurseur de skeyes dans le développement et la mise en œuvre de solutions innovantes pour l'intégration des drones dans l'espace aérien européen.

Nous travaillons également à une législation plus imposante et plus générale relativement aux drones.

Je vous avoue que tant le Salon international du transport international à Hambourg que celui du Bourget prouvent que, même si la Belgique peut se considérer en avance, la rapidité de l'évolution technologique nous impose de légiférer aussi vite que possible, mais sur la base de certitudes, et surtout – car c'est ma grande crainte – sans alourdir les procédures administratives, que ce soit pour le privé ou pour le public.

**27.03 Anthony Dufrane (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir pris le temps de me répondre dans le détail.

Comme vous l'avez dit, les drones se développent de plus en plus en Belgique. Il importe donc que la législation suive. Au vu de la popularité de ces derniers, je me réjouis de constater que vos services et vous-même restez attentifs à leur développement et à leur certification. Je vous remercie encore.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**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 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):** *Monsieur le ministre, l'Union européenne a fixé depuis 2025 l'incorporation de carburants d'aviation durables (Sustainable Aviation Fuel ou SAF) à hauteur d'au moins 2 % dans les réservoirs des avions, avec un objectif porté à 6 % d'ici 2030. Pourtant, plusieurs compagnies aériennes, dont le groupe Lufthansa auquel appartient Brussels Airlines, ont récemment exprimé leurs doutes quant à la faisabilité de ces objectifs, évoquant une production insuffisante de SAF.*

*Cette position contraste pourtant fortement avec les données fournies par des analystes du secteur, qui 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. L'enjeu semble dès lors moins lié à une pénurie qu'à un manque de coordination, d'investissement, voire à des retards d'implémentation nationale.*

*En effet, même si la demande en SAF est inférieure aux prévisions du secteur, 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.*

*Mes questions, monsieur le ministre, sont:*

*Comment évaluez-vous, à l'échelle belge, l'état de mise en œuvre de l'obligation d'incorporation de SAF pour les compagnies aériennes opérant en Belgique?*

*La Belgique a-t-elle transposé intégralement la réglementation européenne sur les SAF dans sa législation nationale ? 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 fédéral 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:** Comme prévu dans l'accord de gouvernement, je veux réduire l'impact de l'aviation sur le climat en nous concentrant sur les alternatives à l'avion et sur la durabilité des carburants, notamment les carburants d'aviation durable, donc ce qu'on appelle les SAF, les

*Sustainable Aviation Fuels*, et l'hydrogène. Je plaide pour l'introduction d'une taxe sur le kérosène au niveau européen, mesure qui non seulement rétablit l'équité dans la charge fiscale, mais stimule les investissements dans des technologies plus propres, comme annoncé dans l'accord de gouvernement.

La Direction générale du Transport aérien (DGTA) a été désignée comme autorité compétente pour veiller au respect de l'incorporation de SAF par les compagnies aériennes relevant de sa compétence. Conformément à l'article 6, § 2, du règlement, les exploitants d'aéronefs peuvent signaler d'éventuelles difficultés d'approvisionnement en SAF aux aéroports de l'Union. À ce jour, aucun signalement de ce type n'a été porté à la connaissance de la DGTA.

Si un tel cas devait se présenter, le règlement prévoit que l'autorité compétente peut solliciter l'exploitant aéroportuaire concerné pour fournir les informations nécessaires et, le cas échéant, lui demander de prendre les mesures correctives requises. Une telle procédure n'a toutefois pas encore été enclenchée à ce stade en Belgique. La Belgique a transposé les dispositions du règlement (UE) 2023/2405 relatives aux aéroports de l'Union situés sur son territoire, donc Bruxelles-National, Charleroi et Liège, ainsi qu'aux exploitants d'aéronefs. Cette transposition est formalisée par l'arrêté royal du 11 mai 2025 portant désignation de l'autorité compétente pour les exploitants d'aéronefs et les entités gestionnaires d'aéroports de l'Union tels que visés au règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur de transport aérien durable.

En ce qui concerne les fournisseurs de carburant, la compétence relève du SPF Économie et de la Direction générale Énergie. Cette dernière est chargée de veiller à l'application des obligations d'incorporation de SAF et au respect des normes de produits, ainsi qu'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, comme le prévoit l'article 9 du règlement. Les données communiquées dans ce cadre sont confidentielles et ne peuvent donc être divulguées publiquement.

Il convient également de noter que, 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. Conformément à l'article 5 de ce règlement, ces aéroports sont tenus de mettre en place les mesures nécessaires pour garantir un accès effectif aux carburants d'aviation durables.

**28.03 Anthony Dufrane (MR):** Monsieur le ministre, comme on le disait, les carburants durables représentent une part importante dans la lutte contre la pollution afin de tendre vers le "zéro carbone". Je note bien et soutiens votre remarque sur l'utilité d'une équité fiscale. Il est important de s'assurer que ces derniers aient une place de plus en plus importante dans les habitudes de consommation. Je vous remercie donc de rester attentif au bon développement de ce dossier.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

## **29 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)

## **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):** *Monsieur le ministre, le samedi 31 mai dernier, un incident est survenu à bord d'un train reliant Eupen à Ostende, en gare de Louvain. Tous les passagers ont été priés de débarquer, sous supervision policière, afin d'être redirigés vers un autre convoi. L'intervention s'est clôturée peu après 18h, mais aucune information officielle n'a, à ce jour, permis de connaître la nature exacte des faits.*

*Si la rapidité de l'intervention des services de sécurité est à saluer, cet événement, qui a mobilisé les forces de l'ordre et perturbé le trajet de nombreux voyageurs, soulève des interrogations quant aux dispositifs d'intervention prévus dans de telles circonstances, ainsi qu'à la coordination entre les différents acteurs concernés – SNCB, Infrabel, police fédérale et autorités judiciaires.*

*Dans un contexte où la sécurité dans les transports publics constitue un enjeu majeur de confiance pour les citoyens, une transparence minimale et un retour d'expérience sont essentiels pour renforcer l'efficacité des protocoles existants.*

*Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes:*

*Quelle est la nature exacte de l'incident survenu dans ce train en gare de Louvain, et quelles suites judiciaires ont été données?*

*Quels services ont été mobilisés pour gérer la situation, et quelles leçons opérationnelles en ont été tirées?*

*Existe-t-il un protocole standardisé pour ce type de situations dans les trains longue distance, et s'il y a eu déclenchement, a-t-il été respecté dans ce cas?*

*Des améliorations sont-elles envisagées dans la coordination entre la SNCB, la police et les autorités judiciaires dans le cadre de telles interventions à bord des trains?*

*Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour votre engagement à garantir la sécurité des usagers du rail, tout en assurant une transparence bienvenue sur les incidents qui peuvent affecter leur parcours.*

**29.02 Frank Troosters (VB):** *Op 31 mei jl. werden de treinreizigers op de verbinding Eupen-Oostende in het station van Leuven gevraagd de trein (onder politiebegeleiding) te verlaten. Ze dienden over te stappen in een andere trein.*

*Kan de minister toelichting geven over de aanleiding tot het evacueren van de desbetreffende trein? Was er sprake van een (fysiek) veiligheidsrisico op de desbetreffende trein? Welk was dat risico? Hoe werd het gedetecteerd? Wanneer werd het gedetecteerd? Welke acties volgden na het detecteren van het risico?*

*Welke lessen kunnen getrokken worden uit het voorval? Welke maatregelen zullen genomen worden om herhaling te voorkomen?*

**29.03 Minister Jean-Luc Crucke:** *Mijnheer Foret, mijnheer Troosters, het staande houden en evacueren van de trein tussen Eupen en Brussel werd uitgevoerd door de Leuvense politie, op verzoek van een onderzoeksrechter uit Luik. Die maatregel paste in een gerechtelijk onderzoek naar een dodelijke steekpartij die datzelfde weekend plaatsvond in Spa. De vermoedelijke dader bevond zich op dat moment op de trein en kon door de politie worden geïdentificeerd en gearresteerd op verdenking van moord.*

*De politie werd bijgestaan door Securail en personeel van de NMBS, die instonden voor de evacuatie van de reizigers en hun begeleiding naar alternatieve vervoersmogelijkheden.*

*Er bevond zich dus één persoon op de trein die verdacht werd van betrokkenheid bij de 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.

L'action policière s'est déroulée sans heurt et efficacement. Le suspect a été localisé et arrêté sans incident. Les passagers ont été évacués de manière ordonnée et renvoyés à d'autres trains.

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 afin d'identifier les optimisations possibles et de pouvoir gérer encore mieux les incidents futurs.

C'est aussi dans ce cadre que je travaille avec mon collègue Bernard Quintin pour qu'on puisse mieux coordonner encore les missions de Securail, à la fois pour la partie liée directement au train, mais aussi pour la partie extérieure au train. Comme on peut le voir ici, cela peut aussi se passer dans le train.

**29.04 Gilles Foret (MR):** Monsieur le ministre, je vous remercie, ainsi que les services, pour la réponse et les détails des faits, et pour la volonté de mieux coordonner les différentes opérations.

**29.05 Frank Troosters (VB):** Ik sluit mij daar volledig bij aan.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

### **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 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)**

Le **président**: M. Lacroix étant absent, la parole est à Mme Jacquet.

**30.01 Farah Jacquet (PVDA-PTB):** Monsieur le ministre, une fois de plus, le PTB doit interpellier le gouvernement pour des transits de matériel militaire à destination d'Israël via le territoire belge. Ce transit continue malgré les alertes répétées de la société civile, des syndicats et des journalistes. Dernièrement, l'association Vredesactie a déposé une plainte contre FedEx pour avoir illégalement fait transiter du matériel militaire par l'aéroport de Liège.

À chaque interpellation, il nous est répondu que cette question relève des compétences régionales. Pourtant le niveau fédéral possède une influence claire et peut limiter les marges de manœuvre régionales. Surtout, il a la responsabilité morale et politique d'assurer la cohérence de l'action de l'État belge. D'ailleurs l'accord de gouvernement fédéral reconnaît explicitement cette responsabilité en affirmant que le gouvernement garantira l'échange d'informations avec les autorités compétentes en matière de contrôle des exportations et du transit.

À l'heure où FedEx est de nouveau accusée de faire transiter du matériel militaire, nous constatons une réelle absence de coordination. Le ministre des Affaires étrangères, M. Prévot, a déclaré vouloir organiser une réunion avec les ministres concernés. Mais aucun pas concret n'a encore été posé.

Monsieur le ministre, 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 – comité de concertation, groupe de travail, partage de base de

données, etc. – 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?

Enfin, que faites-vous pour faire respecter la législation en la matière et vous assurer que plus aucune arme à destination d'Israël ne passera par notre sol?

**30.02 Jean-Luc Crucke**, ministre: Je vais répondre conjointement aux deux questions – même si l'une n'a pas été posée – car elles sont très liées.

Le SPF Mobilité et Transports m'indique n'avoir reçu aucune notification ni demande d'autorisation de la part de la compagnie aérienne que vous évoquez, concernant un transport d'armes à destination de Tel Aviv au départ de Liège.

Quant aux mesures de contrôle mises en place pour faire respecter les interdictions de transport actuellement en vigueur, il convient d'abord de rappeler qu'au niveau fédéral, le règlement en vigueur est l'arrêté royal du 4 juin 2024, portant restriction de l'autorisation de transport de marchandises dangereuses. Cette entreprise a toutefois introduit un recours en annulation contre cet arrêté devant le Conseil d'État. Ce recours est actuellement pendant.

Les mesures de contrôle fédérales relèvent, selon les cas, soit des services des douanes (SPF Finances), soit des services d'inspection aéronautique (SPF Mobilité et Transports). Les compétences de ces services sont prévues dans la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Le SPF Mobilité et Transports dispose donc de compétences d'inspection, notamment en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile. La notion de sûreté est généralement définie comme la protection contre les actes intentionnels de malveillance mettant en danger l'aviation civile. La sécurité, quant à elle, est généralement définie comme l'ensemble des opérations visant à garantir le bon déroulement du trafic aérien civil.

Par ailleurs, les pouvoirs des fonctionnaires assermentés de l'administration aéronautique sont définis de manière large par la loi du 27 juin 1937, qui leur confie la mission de veiller "au respect des conventions aériennes, des accords internationaux aériens et des accords internationaux de sûreté aéronautique". Les plans de sûreté aéronautique sont gérés par cette même loi.

En ce qui concerne le niveau régional, un arrêté ministériel du 27 mai 2024, pris par le ministre-président wallon et interdisant le transit d'armes à destination d'Israël, a récemment été annulé par le Conseil d'État dans son arrêt n° 263.167 du 29 avril 2025.

Cet arrêté avait pour but de combler une lacune du régime décretaal wallon applicable, à savoir le cas d'un transit sans transbordement. Les compétences et responsabilités en matière de contrôle relèvent, lorsque la compétence est régionale, des administrations et autorités régionales compétentes.

Ces précisions faites, je ne peux pas vous suivre lorsque vous écrivez qu'aucun pas concret n'a été posé en matière de coordination. En effet, un point interfédéral a bien eu lieu le 23 juin entre l'État fédéral et les Régions. Lors de ce point interfédéral, les Régions et l'État fédéral ont eu l'occasion d'évoquer leurs priorités et préoccupations. La Région flamande a, par exemple, appelé de ses vœux une amélioration de l'échange d'informations en la matière. La Région wallonne a, de son côté, annoncé qu'une éventuelle réforme du décret du 21 juin 2012 ne pourrait pas aboutir avant 2026. Les échanges qui ont suivi ce point interfédéral devraient permettre, dans le respect des compétences de chacun, d'améliorer la coopération interfédérale indispensable en cette matière.

Quant au vol opéré par la compagnie aérienne évoquée, il ne faut pas oublier que, comme le prévoit le dispositif d'arrêté royal du 4 juin 2024 précité, les restrictions qui s'appliquent à la compagnie aérienne que vous évoquez ne concernent que le transport par la voie aérienne de matériel militaire. Cette compagnie reste donc libre de transporter du fret civil, y compris à destination d'Israël. Par conséquent, en l'absence d'éléments factuels démontrant une infraction, je n'ai, quant à l'opération que vous évoquez, pas engagé de mesures administratives ou judiciaires.

Bien entendu, des dispositions légales et réglementaires permettent d'infliger des sanctions tant civiles que pénales. Je citerai, à titre d'exemple, l'article 29 de la loi du 27 juin 1937, qui prévoit des sanctions pénales pour quiconque qui, sans autorisation, aura porté, transporté ou fait transporter sur un aérodrome au moyen d'un aéronef des explosifs, armes ou munitions dont le transport par air est interdit par les lois, règlements ou instructions.

À ce propos, il me faut rappeler que la compagnie que vous évoquez fait toujours l'objet d'une plainte pénale déposée par certaines associations et par mon prédécesseur. Les dernières nouvelles de ce dossier font apparaître que l'information judiciaire est toujours en cours.

Quant aux mesures à prendre à court ou moyen terme, j'étudie actuellement la possibilité d'améliorer l'échange d'informations entre les entités fédérales et régionales que prévoit l'accord de coopération du 17 juillet 2007 sur les armes. Il s'agit d'un sujet qui, comme je vous le disais, est ressorti du point entre l'État fédéral et les Régions du 23 juin dernier, mais qui soulève certaines questions juridiques à éclaircir au préalable.

Quant au mécanisme formel de concertation que vous évoquez, madame Jacquet, il existe déjà, par les faits des dispositions de l'accord de coopération du 17 juillet 2007 précité. Pour ne prendre qu'un exemple, cet accord prévoit le droit, tant pour les entités fédérées que pour l'État fédéral, de solliciter une consultation interfédérale pouvant aboutir, le cas échéant, à l'adoption de mesures de coopération entre administrations régionales et fédérales. Ces principes posés, et indépendamment des poursuites que je viens d'évoquer, il va de soi que je veillerai, au cours de mon mandat, à mettre en œuvre tout ce qui est en mon pouvoir pour faire respecter le cadre juridique existant, qu'il soit national, ou qu'il procède des obligations du droit international, auquel la Belgique a souscrit.

**30.03** **Christophe Lacroix** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, je suis désolé pour le retard mais, assistant à la commission de la Défense, je n'ai pu vous rejoindre à temps. Je vous remercie de me permettre d'intervenir.

Monsieur le ministre, il semble que vous ayez bien cerné le problème et que vous preniez les choses en main. C'est important, parce que des mesures ont été prises par votre prédécesseur et également par le gouvernement wallon. Je vois d'ailleurs que le gouvernement wallon engage une procédure en partie lésée en ce qui concerne ce dossier. Il faut éviter que des choses comme celles-là ne se reproduisent. Il faut que les mesures que vous préconisez et allez mettre en œuvre en partenariat avec les différentes autorités, le soient effectivement et le plus rapidement possible. C'est d'autant plus vrai qu'une dépêche Belga vient de tomber. Il y est question du port d'Anvers où un conteneur d'armes est parti le 4 juillet dernier à destination d'Israël, alors que c'est formellement interdit. Il ne faut pas que nos infrastructures de transport demeurent des passoires. Je vous connais depuis longtemps, je sais que vous tenez les engagements que vous prenez. Dès lors, je suis sûr que nous arriverons à ne plus devoir déplorer ce genre de mésaventures qui sont source de mauvaise réputation pour notre pays et nos Régions, mais qui sont source également 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): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je salue l'action des collectifs citoyens. Grâce à leur mobilisation, ils ont permis la suspension d'une licence belge d'exportation de poudre à canon vers Israël. Cette victoire montre qu'il est tout à fait possible d'agir. Mais cela ne peut pas reposer uniquement sur les épaules de la société civile. La Région a un rôle central dans ce dossier, comme vous l'avez souligné. Mais le fédéral a également un rôle à jouer en mettant en place des mécanismes pour s'assurer qu'il n'y ait pas de transit de matériel militaire, garantir l'échange d'informations avec les autorités compétentes ou mettre en place une Conférence interministérielle.

Sous le gouvernement Van Rompuy, une consultation avec les Régions avait été organisée sur les exportations d'armes vers Israël et les territoires occupés à la suite de la guerre à Gaza de 2008 à 2009. Le fédéral et les Régions doivent mettre leurs moyens en commun pour que cesse toute complicité, même indirecte, avec le régime d'apartheid israélien aujourd'hui, pas en 2026.

Quant à la situation à Liège, nous attendons que toute la lumière soit faite sur ce transit et que les sanctions adéquates soient prises.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**[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] 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):** Mijnheer de minister, de S53-trein, de trein Lokeren-Gent-Oudenaarde, is sinds 30 juni verdwenen. Althans, volgens de NMBS gaat het om een ingreep die enkel tijdens de zomermaanden geldt. Vanaf september zou de trein dus opnieuw rijden.

Desalniettemin hoeven volgens mij maar heel weinig pendelaars twee zomermaanden lang niet naar hun werk te pendelen. Pendelaars uit de stations Gentbrugge, Eke-Nazareth, Gavere-Asper, Zingem en Eine, samen goed voor dagelijks zowat 2.000 reizigers, zullen in de zomermaanden slechts op één trein per uur kunnen rekenen. Wie pendelt vanuit Gent-Dampoort zal ook niet langer kunnen rekenen op een vlotte overstap in Gent-Sint-Pieters.

Ik las deze week nog dat de Gentse gemeenteraad bij de NMBS een motie heeft ingediend om die trein toch te behouden in de zomer. Als dat echt niet lukt, stelt de Gentse gemeenteraad als optie voor om een van de IC-treinen Gent-Antwerpen tijdelijk te laten stoppen in Gentbrugge.

In het najaar van 2023 verdween de S53-trein ook al eens, dus het is niet de eerste keer, maar eind 2023 konden pendelaars er opnieuw op rekenen. Verschillende buurtcomités hebben zich toen hevig verzet tegen het verdwijnen van die verbinding.

Mijnheer de minister, ten eerste, wat is de precieze reden waarom de S53-trein Lokeren-Gent-Oudenaarde in de zomermaanden geschrapt wordt? Gebeurde dat de afgelopen zomers ook? Indien niet, waarom deze zomer wel?

Ten tweede, werd er over die beslissing op enigerlei wijze publiekelijk gecommuniceerd ten aanzien van de reizigers? Ik heb het zelf moeten vernemen via de pers en vond niet meteen duidelijke communicatie van de NMBS.

Ten derde, zal de NMBS terugkomen op de beslissing om de trein in de zomer te schrappen, gezien het belang voor de pendelaars?

Ten slotte, om welke reden werd die trein in het najaar van 2023 al eens geschrapt?

**31.02 Frank Troosters (VB):** Door de geplande werken in Mechelen en de tijdelijke inperking van sporen en wissels wordt de treindienst op de drukke verbinding Antwerpen en Brussel afgebouwd. Tijdens de zomerdienstregeling van de NMBS zouden heel wat S-treinen geschrapt worden. Als compensatie voorziet de NMBS extra IC-treinen die echter niet stoppen in de lokale stations van oa. Lint, Hove, Kontich, Mortsel, Duffel, Sint-Katelijne-Waver en Zemst. In een open brief hebben de burgemeesters van deze gemeenten hun bezorgdheid geuit. Ze halen aan dat de extra IC-treinen geen alternatief bieden voor de plaatselijke stopplaatsen en dat betreuren dat de lokale besturen op geen enkele manier geïnformeerd werden over de situatie.

1. Heeft de minister kennis van de beperkingen in het aanbod van de S-treinen in de bovenvermelde regio?
2. Klopt de informatie dat de plaatselijke besturen niet op voorhand betrokken werden voor overleg en niet in kennis gesteld werden? Desgevallend, vindt de minister dit een goede aanpak vanwege de NMBS?
3. Welke maatregelen zal de minister nemen om in de toekomst tot een beter overleg en een betere communicatie tussen de NMBS en de lokale besturen te komen?
4. Behoort een wijziging of aanpassing aan de geplande zomerdienstregeling nog tot de mogelijkheden? Zo neen, waarom niet?

**31.03 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, in een open brief uitten de burgemeesters van Mortsel, Hove, Kontich, Lint, Duffel, Sint-Katelijne-Waver en Zemst hun bezorgdheid over de zomerdienstregeling van de NMBS. Door werken in Mechelen zullen deze zomer heel wat S-treinen tussen Antwerpen en Brussel niet rijden. Het gaat om treinen die als enige halt houden in een aantal kleinere stations op dat traject.

Volgens de betrokken burgemeesters is het voorziene alternatief, extra IC-treinen tussen Antwerpen en Brussel-Noord, ontoereikend voor hun inwoners. Die treinen stoppen enkel in grotere stations zoals Antwerpen-Centraal, Berchem, Mechelen en Vilvoorde. Voor reizigers uit bijvoorbeeld Mortsel, Hove, Kontich, Lint en Duffel betekent dat volgens hen in de praktijk geen alternatief. Velen beschikken niet over een wagen of kunnen zich geen extra parkeer- of brandstofkosten veroorloven. Wie wel met de auto naar een IC-station rijdt, wordt vaak geconfronteerd met dure parkings of een beperkte capaciteit.

De burgemeesters wijzen er bovendien op dat zij vooraf niet geïnformeerd werden over de impact van deze maatregel. Noch werd met hen overlegd, noch ontvingen zij officiële communicatie vanwege de NMBS. Volgens de brief kwamen zij pas via bezorgde reizigers en berichtgeving in de media te weten wat de gevolgen zouden zijn voor hun stations.

Ik heb hierover de volgende vragen:

1. Wat was de reactie van de NMBS op de open brief van de betrokken burgemeesters? En wat was uw eigen reactie als minister?
2. Is het de normale gang van zaken dat lokale besturen niet geïnformeerd worden over ingrijpende wijzigingen in de dienstregeling, ook al hebben die een grote impact op hun inwoners?
3. Werd er bij de opmaak van deze zomerdienstregeling voldoende rekening gehouden met het ontbreken van alternatieven voor reizigers uit de getroffen gemeenten?
4. Zijn er compenserende maatregelen voorzien voor de reizigers die nu hun trein of aansluiting verliezen?
5. Acht u het nog mogelijk om de zomerdienstregeling gedeeltelijk te herzien, zodat minstens tijdens de spits toch nog enkele S-treinen in de kleinere stations kunnen stoppen?

**31.04 Staf Aerts (Ecolo-Groen):** Collega's, ik wil er niet van beschuldigd worden dat ik het uitsluitend opneem voor de treinreizigers in de provincie Antwerpen, dus stel ik deze keer een vraag namens de treinreizigers in Oost-Vlaanderen. Daar wordt de treinverbinding tussen Lokeren, Gent en Oudenaarde op weekdagen opnieuw geschrapt. Het is daarnet al aangehaald, het gaat dagelijks om 2.000 reizigers die nu opnieuw terugvallen op slechts één trein per uur. De pendelaars die via Gent-Dampoort reizen, zien bovendien hun overstaptijd richting Gent-Sint-Pieters plots verdubbelen tot een half uur. Dat is geen marginale aanpassing meer, het is een stevige aderlating voor een hele regio.

Dat gebeurt trouwens niet voor het eerst, want in het najaar van 2023 was de S53 al eens tijdelijk

spoorloos. Onder publieke druk is de verbinding toen stilletjes hersteld. Dat was uiteraard positief, maar het wijst ook op een jobebeleid dat het vertrouwen van reizigers ondermijnt en mensen frustreert. Men organiseert zijn leven immers op basis van een dienstregeling, op het al dan niet kunnen gebruiken van de trein.

Mijnheer de minister, wat is de reden voor het schrappen van die voorstadstrein op weekdagen tijdens de zomer? Waarom werd dat niet proactief gecommuniceerd aan de reizigers? Bent u bereid, als minister, om de NMBS op te roepen om die beslissing te herzien of minstens tijdelijke verzachtende maatregelen te nemen, zoals het laten stoppen van een IC-trein in Gentbrugge, zoals dat vandaag bijvoorbeeld in Beervelde reeds gebeurt? Welke structurele maatregelen neemt u om herhaling van dat soort plotse schrappingen te vermijden en het vertrouwen van de pendelaars in het openbaar vervoer te behouden?

**31.05** Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte Kamerleden, u zult zeker kunnen opmerken dat ik geen voorrechten heb, want de trein van Gent naar Oudenaarde, heen en terug, neem ook ik. Ik leef dus met hetzelfde probleem als jullie.

De NMBS heeft de brieven waarnaar u verwijst, goed ontvangen en beantwoord. Mijn kabinet heeft goed kennisgenomen van de interpellatie aan de NMBS en van haar antwoord.

Zoals u weet, worden deze zomer omvangrijke spoorwerken uitgevoerd in en rond het station van Mechelen. Het gaat onder meer om de restauratie van de derde rivierendeelbrug, onderhoud aan de spoorinfrastructuur en de modernisering van de seininrichtingen. Die werken zijn noodzakelijk om de veiligheid en betrouwbaarheid van de sporen op lange termijn te verzekeren.

Om die ingrepen mogelijk te maken, heeft Infrabel na overleg met alle betrokken spoorvervoerders een aangepast dienstverleningsscenario uitgewerkt. Dat voorziet onder andere in een beperking van het aantal S-treinen tijdens de spits en het tijdig schrappen van bepaalde IC-verbindingen tussen Antwerpen en Brussel.

Tegelijk wordt een extra IC-trein ingelegd tijdens de spitsuren en worden in het weekend enkele aanpassingen aangebracht aan onder andere de S1 Antwerpen-Centraal-Mechelen-Brussel-Nijvel, de L23 Antwerpen-Centraal-Mechelen-Brussel-West-Denderleeuw en de IC30 Antwerpen-Centraal-Mechelen-Brussel-Charleroi-Centraal.

Ik ben mij bewust van de impact van de situatie op de reizigers in de kleinere stations, waar over het algemeen hoofdzakelijk S-treinen stoppen. De NMBS heeft verschillende alternatieve scenario's bestudeerd met als uitgangspunt de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Zo werd het voorstel van de belangenorganisatie TreinTramBus onderzocht om treinen om te leiden via Muizen en te laten stoppen in Mechelen-Nekkerspoel, maar dat bleek niet uitvoerbaar wegens conflicten met andere binnenlandse reizigerstreinen en andere goederentreinen.

Mijnheer Aerts en mijnheer Van Hoecke, zoals elk jaar past de NMBS haar vervoersplan aan tijdens de zomermaanden juli en augustus om zo goed mogelijk in te spelen op de veranderende mobiliteitsnoden. In de zomerperiode daalt het aantal woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen aanzienlijk, terwijl het recreatief en toeristisch treinverkeer sterk toeneemt. Bovendien vinden in deze periode ook heel wat infrastructuurwerken van Infrabel plaats.

Vorig jaar maakten bijna 13 miljoen reizigers gebruik van het zomertreinaanbod van de NMBS. Daarom wordt het aanbod gericht aangepast. In de zomer rijden er minder piekurentreinen, de zogenaamde P-treinen, en minder S-treinen, de voorstedelijke treinen rond de grote steden. Er worden daarentegen extra treinen ingelegd naar toeristische trekpleisters, evenementen en festivals. De beslissing om bepaalde treinen tijdelijk te schrappen, waaronder de voorstadstrein die Gentbrugge bedient, kadert binnen die zomerlogica. Het is dus geen geïsoleerde of uitzonderlijke maatregel, maar maakt deel uit van de bredere jaarlijkse aanpassing van het aanbod.

Die aanpassing is deze zomer inderdaad groter dan oorspronkelijk gepland in het transportplan van de NMBS wegens infrastructuurwerken en verschillende operationele redenen. De keuze gebeurt gericht, op basis van de reizigersdata en met aandacht voor de verschillende vakantieperiodes in Vlaanderen

en Wallonië.

Omdat het hier niet gaat om een nationale aanpassing van het aanbod, wordt de communicatie niet per station gesegmenteerd, maar via een algemene campagne gevoerd. Die is opgestart op dinsdag 24 juni en omvat onder meer een gedetailleerd webartikel met het volledig overzicht, aankondigingen in de stations via audio en schermen, een nationale mailingcampagne, waarin ook de vele zomerwerven van Infrabel aan bod komen, berichten op sociale media, een bericht in de NMBS-app en een persbericht, dat door verschillende media werd opgepikt.

De NMBS kan niet terugkomen op de beslissing om een van beide S53-treinen deze zomer te schrappen.

Ook in 2023 werd de S53-trein tijdens de zomermaanden afgeschaft. Aldoor blijven de stations op de S53-lijn bediend via alternatieve verbindingen. Zo krijgt Beervelde tijdelijk een halte op de IC28 tussen De Panne, Gent en Antwerpen. Het laten stoppen van de IC-trein in Gentbrugge is operationeel-technisch niet mogelijk. Er is slechts ruimte om één halte toe te voegen. Aangezien Beervelde anders niet meer bediend zou worden, is de keuze daarop gevallen. De reden voor het wegvallen van de S53-treinen in het najaar van 2023 was een personeelstekort.

Ik begrijp dat dergelijke wijzigingen een impact hebben op sommige reizigers, maar ze maken deel uit van een evenwichtige aanpak waarbij het aanbod wordt afgestemd op de vraag in de verschillende periodes van het jaar. In het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de Belgische staat, dat loopt van 2023 tot 2032, is bepaald dat de NMBS bij onvermijdelijke werken de dienstverlening tijdelijk mag aanpassen, op voorwaarde dat dat zorgvuldig gebeurt en de reizigers op gepaste wijze geïnformeerd worden.

De NMBS hecht dan ook groot belang aan transparante communicatie. Via diverse kanalen, zoals de website, de app, sociale media, e-mailmeldingen en aankondigingen in de stations, worden reizigers minstens een maand op voorhand ingelicht over geplande wijzigingen. Betrokken steden en gemeenten worden bij werkzaamheden geïnformeerd door de uitvoerder, met name Infrabel. De NMBS zal samen met de collega's bekijken hoe dat nog fijnmaziger kan gebeuren.

Ik plan een ontmoeting tussen de NMBS en de geïnteresseerde leden van de commissie voor Mobiliteit om te bekijken welke maatregelen genomen kunnen worden om de communicatie met de NMBS-reizigers te verbeteren. Infrabel informeert, met betrokkenheid van de NMBS, de steden en gemeenten waar werkzaamheden plaatsvinden. Zoals aangegeven zullen we nagaan hoe we nog meer gemeenten kunnen informeren waar er een onrechtstreekse impact is van de werken.

Ik zal blijven samenwerken met de NMBS om een betrouwbaar en hoogstaand treinaanbod te waarborgen, ook voor de reizigers van de kleinere stations op deze as.

Ik zal ervoor zorgen dat de NMBS uw oproep om werk te maken van een structureel sterk aanbod aan S-treinen, ook tijdens de vakantieperiodes, ernstig neemt. Het moet evenwel mogelijk zijn om bijkomende treinen in te leggen, maar dat is bijvoorbeeld niet mogelijk zonder de nodige capaciteit op het spoor.

Net daarom is het zo belangrijk dat er gewerkt wordt aan de spoorinfrastructuur, zodat we het treinaanbod in de toekomst verder kunnen versterken. De S-trein tussen Brussel en Antwerpen rijdt overigens met Desiro-materieel, een van de modernste types waarover de NMBS beschikt.

**31.06 Alexander Van Hoecke (VB):** Mijnheer de minister, er zijn, zo lijkt het mij, veel vragen door elkaar over zeer specifieke eigenschappen. Als ik het goed begrepen heb, zijn de spoorwerken in Mechelen niet de oorzaak van het verdwijnen van de S-treinverbinding waar ik het over had, met name die tussen Lokeren, Gent en Oudenaarde. Dat is dus niet de oorzaak.

U zegt dat u begrijpt dat die beslissing een impact heeft voor de pendelaars. De pendelaars die deze zomer naar hun werk moeten, hebben daar echter bijzonder weinig aan. Uzelf bent een van hen, maar ik neem aan dat u als minister over meer alternatieven beschikt dan de doorsneependelaar. U stelt dat de aanpassing niet per station wordt signaleerd omdat het om een nationale aanpassing gaat.

Misschien moeten we dat toch heroverwegen en overwegen om per station te communiceren. Vandaag is het immers zo dat informatie pas verspreid wordt wanneer er protest is, wanneer er bijvoorbeeld een verbinding wordt geschrapt, en het nieuws daarna de media of sociale netwerken bereikt. Veel pendelaars vernemen het pas dan. Ik hoor u zeggen dat u de communicatie wilt verbeteren, en ik hoop dat dat ook effectief gebeurt. Alles wijst erop dat die communicatie vandaag niet op punt staat.

Als de reiziger echt centraal staat – zoals de NMBS graag beweert – dan zou dat zich ook moeten weerspiegelen in de communicatie en dienstverlening. Ik hoop dat de treinverbinding in september wordt hersteld, maar ik betreur het dat er deze zomer geen enkele tegemoetkoming wordt voorzien voor de pendelaars en dat vooral de kleinere stations niet goed bediend worden. Net daarmee staat of valt het vertrouwen van de reiziger in het openbaar vervoer en in de NMBS. Goede dienstverlening betekent ook dat het volledige grondgebied wordt bediend. Niet alleen de grote knooppunten moeten verzekerd blijven, maar ook de kleinere gebieden.

**31.07 Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

**31.08 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Wat mij vooral stoort in dit dossier is de manier waarop het tot stand is gekomen, zonder enig overleg of communicatie. Dat komt heel vaak terug in elke commissie. Er schort iets aan de communicatie bij de NMBS. Ik kijk daarom niet in uw richting, maar u bent wel onze spreekbuis. De vorige spreker heeft het ook al aangehaald.

Bij de NMBS lijkt men de dienstregelingen soms te beschouwen als een louter technische oefening op papier. Op papier is het vaak makkelijk, maar in werkelijkheid gaat het over mensen die elke dag op een verbinding rekenen.

Als dan blijkt dat burgemeesters via ongeruste reizigers of krantenartikelen moeten vernemen wat de impact op hun stations is, dan loopt er iets fundamenteel fout, zeker in de communicatie. Het mag dan ook niet verbazen dat het vertrouwen in de NMBS drastisch afneemt.

Ik pleit niet alleen voor een betere dienstverlening, maar ook voor een andere manier van werken. Er moet meer transparantie zijn, meer samenwerking en vooral meer respect voor de lokale besturen.

**31.09 Staf Aerts (Ecolo-Groen):** Mijnheer de minister, de trein tussen Gent en Oudenaarde is wel degelijk plots verdwenen. Mensen hebben dat op een toevallige manier ontdekt. Een week voordat de trein werd afgeschaft, stond dat niet op de website van de NMBS. We kunnen wel zeggen dat de NMBS haar best doet om goed te communiceren, maar dit is toch een flagrant mislukt voorbeeld.

Ik heb uw uitnodiging gehoord om met de geïnteresseerde leden van de commissie met de NMBS in overleg te gaan over de communicatie. Ik zal daar zeer graag aan deelnemen, maar dat lost natuurlijk het probleem van de pendelaars niet op. Het is niet omdat iets op voorhand gecommuniceerd wordt, zoals het geval was op de treinlijn tussen Brussel en Antwerpen, dat het probleem ineens opgelost is. Het probleem blijft dat die mensen hun trein niet meer hebben.

U hebt daarnet vermeld dat u de nieuwe dienstregeling wilt evalueren. Ik hoop dat we dat met de parlementsleden mee kunnen opvolgen en dat we op de hoogte worden gehouden van de manier waarop tegemoetgekomen wordt aan de vele vragen die wij hier stellen.

Ik vrees dat ik voor de antwoorden op mijn honger ben blijven zitten, net als mijn collega's, maar voor de treinreizigers is het nog veel erger, want ook zij zullen op hun honger blijven zitten. Zij moeten zich deze zomer verplaatsen met een verminderde dienstverlening. Dat is jammer om vast te stellen.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik weet dat u een vlucht moet halen. Mevrouw Van Hoof zit al heel lang te wachten op een samengevoegde vraag. Wij hebben straks ook nog een interpellatie over de vliegtaks en de inschepingstaks. Lukt dat nog?

Goed. Dan gaan we verder.

*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): Onlangs verschenen er alarmerende cijfers in de pers. Maar liefst 70 % van de Vlaamse treinstations is vandaag niet autonoom toegankelijk voor mensen met een beperking en in geen enkele Vlaamse provincie is meer dan de helft van de stations volledig aangepast. De NMBS heeft zich tot doel gesteld om tegen 2032 176 stations autonoom toegankelijk te maken. Vandaag zijn amper 73 op een totaal van 253 stations, minder dan 30 % dus, autonoom toegankelijk. Als we de kaart van Vlaanderen erbij nemen, dan springt vooral de provincie Antwerpen er in negatieve zin uit en dan nog meer bepaald de regio Kempen.

Welke stations zullen de komende jaren autonoom toegankelijk gemaakt worden? 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 stations die vandaag al veel reizigers aantrekken, zoals Gent-Sint-Pieters, dat vandaag nog altijd niet volledig aangepast is? Staat dat op korte termijn op de planning?

Hoe wordt bepaald welke stations voorrang krijgen? Wordt er expliciet rekening gehouden met kleinere, minder drukke stations in regio's als de Kempen?

**32.02** **Els Van Hoof** (cd&v): *Het Laatste Nieuws kopte dat 70 % van de Vlaamse treinstations niet autonoom toegankelijk is. Op het grondgebied van de Stad Leuven zouden het station van Leuven wel en de stations van Heverlee en Wijgmaal niet autonoom toegankelijk zijn. Een perron is autonoom toegankelijk als er een helling of lift naar elk perron is en de perrons 76 centimeter hoog zijn. Daarnaast moeten ze een geleidelijn voor slechtzienden hebben en moet er minstens één toegankelijke ticketautomaat met assistentiekноп in het station staan. De NMBS-woordvoerder gaf aan dat tegen 2032 176 stations autonoom toegankelijk zullen zijn.*

*Toegankelijke treinstations zijn belangrijk om het treinverkeer toegankelijk te maken voor minder mobiele personen. In het verleden werd de toegankelijkheid van het station van Leuven beperkt door regelmatig defecte roltrappen en trage herstellingen daarvan. Ook vandaag liggen sommige roltrappen stil of wordt eraan gewerkt.*

*Ik heb voor u de volgende vragen:*

*Zijn er concrete plannen om de treinstations van Heverlee en Wijgmaal toegankelijker te maken? Zo ja, op welke wijze en binnen welke termijn?*

*Kan u een update geven van de roltrappen in het station van Leuven? Zijn er intussen nog nieuwe problemen opgedoken met de roltrappen? Zo ja, wanneer mag een herstelling verwacht worden?*

**32.03** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, collega's, toegankelijkheid is, zoals u weet,

een prioriteit van mijn spoorbeleid. Iedereen moet onbelemmerd toegang kunnen hebben tot het openbaar vervoer, inclusief het spoorvervoer. Ik heb dit trouwens recent besproken met de verenigingen die personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen. Mijn administratie heeft begin juli het eerste platform 'Toegankelijkheid van het Spoor' georganiseerd. Dialoog en overleg vormen de kern van mijn beleid om zo goed mogelijk te kunnen beantwoorden aan de legitieme vragen van personen met beperkte mobiliteit.

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 daarvoor 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 70 % van de reizigers de trein neemt. Bij het bepalen van de prioriteiten wordt inderdaad rekening gehouden met de grootte van het station. Een ander element zijn spoorwerken door Infrabel, waarbij ingrijpende aanpassingen aan de perrons nodig zijn. Op dat moment zorgen Infrabel en de NMBS ervoor dat de perrons toegankelijk worden na de werken.

In Oost-Vlaanderen zijn er vernieuwingswerken aan de gang in de stations van Gent-Sint-Pieters, Denderleeuw, De Pinte en Landegem. Die stations zullen autonoom toegankelijk zijn. In Dendermonde wil de NMBS de werken dit jaar nog opstarten.

In West-Vlaanderen zijn vorig jaar de werken in het station van Blankenberge afgerond. De jaren daarvoor gebeurde dat ook in Oostkamp en Beernem. Momenteel zijn er werken aan de gang in het station van Heist, bij Knokke, waar hellingen naar de perrons worden aangebracht.

De komende jaren wil de NMBS vooral in Kortrijk een nieuw, autonoom toegankelijk station realiseren. Ze hoopt die werken zo snel mogelijk te kunnen opstarten.

In Vlaams-Brabant zijn momenteel in heel wat stations al werken aan de gang of staan ze op de planning. Zo worden in het station van Diest dit jaar nog de werken afgerond, waardoor het station autonoom toegankelijk zal zijn. In Vilvoorde zijn er het afgelopen jaar al grote investeringen gebeurd, met onder andere een nieuwe onderdoorgang en een lift naar elk perron. In Tienen zullen de werken spoedig worden gestart. Daarnaast wil de NMBS ook de stations van Landen en Wezemaal de komende jaren autonoom toegankelijk maken.

In de provincie Antwerpen zijn zowel in het station van Mechelen als dat van Antwerpen-Zuid grote vernieuwingswerken aan de gang, waardoor die stations ook autonoom toegankelijk zullen worden. In het station van Mechelen-Nekkerspoel wil de NMBS die werken de komende jaren opstarten. Die stations zijn stations met een groot aantal reizigers en de NMBS wil binnen de toegekende middelen van de federale overheid zoveel mogelijk reizigers bereiken, zoals ik daarnet gezegd heb.

In Limburg zullen de werken in de stations van Hasselt en Kiewit dit jaar nog worden afgerond, zodat beide stations autonoom toegankelijk zullen zijn. In de komende jaren zal de NMBS dat ook doen in de stations van Lommel, Overpelt en Sint-Truiden.

Ik zal erop toezien dat de NMBS een netwerk waarborgt waarin zoveel mogelijk reizigers, ongeacht hun handicap, op een vlotte en autonome manier de trein kunnen nemen. Die doelstelling wordt trouwens ook elk jaar opgevolgd in de prestatiedialoog tussen de NMBS en de overheid.

**32.04 Dorien Cuylaerts (N-VA):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wij zijn het erover eens dat toegankelijkheid geen luxe is. Ze is eigenlijk een basisvoorwaarde om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. De recente cijfers maken duidelijk dat de situatie zorgwekkend mag worden genoemd.

U hebt een heel aantal stations opgenoemd, maar ik mis daar toch enigszins de Kempen. Het lijkt alsof wij zowel op het vlak van de dienstregeling, nieuwe materialen als toegankelijkheid telkens in de kou blijven staan. Ik zal dus op die nagel blijven kloppen.

Voor mij is het belangrijkste dat mensen met een beperking massaal gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Zij moeten er zelfs in kleine stations op kunnen rekenen dat de stations toegankelijk

zijn. Dat is immers net hun enige mogelijkheid tot vrijheid en zelfstandige mobiliteit.

**32.05 Els Van Hoof** (cd&v): Mijnheer de minister, ook ik dank u voor uw antwoord.

Toegankelijkheid is inderdaad een basisrecht. Het maakt het mogelijk dat mensen zich onafhankelijk kunnen verplaatsen en niet permanent afhankelijk moeten zijn van anderen om zich van het ene naar het andere punt te begeven. Het is goed dat u stelt dat dat een absolute prioriteit is.

Ik heb vorige legislatuur ook heel wat vragen over de problematiek gesteld. Onder andere het station van Oud-Heverlee heb ik zelf bezocht. De afstand om daar tot bij de trein te geraken, is zodanig groot dat zelfs iemand met een goede mobiliteit er moeilijkheden zou kennen.

Het is een problematiek die niet alleen tot de verbeelding spreekt, maar die ook heel reëel is en die heel veel zou kunnen oplossen voor mensen die een normaal leven willen leiden. Ik wil u dus aanmoedigen om daar prioritair werk van te maken. Dat is alvast een verschil met de vorige ministers.

Wat het Leuvense betreft, ook aan de stations van Heverlee en Wijkmaal moet worden gewerkt. Dat zijn deelgemeenten. Het zou goed zijn om na te gaan wat een en ander betekent voor kleinere gemeenten en hoe de problemen in kaart kunnen worden gebracht wanneer het ooit zover zal zijn dat de NMBS begint te werken aan die stations.

Ik begrijp heel goed dat u prioriteiten stelt op basis van de grootte van het station en dat u de werken afstemt op andere spoorwerken om efficiëntie te waarborgen. Een oplossing zou echter ook soelaas bieden aan de mensen die mij vragen, als de werken niet in 2032 gebeuren, of ze dan in 2036 zullen starten. Het is niet erg om de vraag op die manier te stellen. Op dit moment hebben zij immers geen antwoord en dat is misschien nog erger. Ik vraag mij dan ook af waarom het onmogelijk is om daar enig zicht op te krijgen voor de kleinere gemeenten.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**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 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): Mijnheer de voorzitter, voor de vraag verwijs ik naar de ingediende versie.

*De regering-De Wever plant een verhoging van de vliegtaks, waarbij de tarieven voor Europese en intercontinentale vluchten stijgen. Opmerkelijk is dat de verhoging ook geldt voor tickets die al lang geleden zijn verkocht. Brussels Airlines bekritiseert dit, omdat het de winstmarge sterk aantast - vooral in het drukke zomerseizoen. De luchtvaartmaatschappij draait zelf op voor deze kosten, wat hen 1 miljoen euro kost, terwijl de staking die de luchthaven van Zaventem woensdag lamlegde het bedrijf al ongeveer 4 miljoen euro heeft gekost.*

*Dit is ook niet de eerste keer dat dit voorvalt. Toen de belasting in 2022 werd ingevoerd, werden de maatschappijen er ook door overvallen. De maatregel werd eind maart goedgekeurd, waarna die meteen op 1 april van kracht werd op alle vertrekkende vluchten in plaats van op de na die datum geboekte tickets. Dit kostte de Belgische maatschappijen toen naar schatting 5 miljoen euro.*

*Hieromtrent volgende vragen aan de minister:*

*Waarom is ervoor gekozen om de verhoging van de vliegtaks ook toe te passen op tickets die al*

*maanden geleden zijn verkocht? Waarom werd niet gekozen voor een invoering op basis van het moment van ticketverkoop, zoals vaak gebruikelijk is bij fiscale wijzigingen?*

*Bent u zich bewust van de economische impact op luchtvaartmaatschappijen, zoals Brussels Airlines, die de extra kosten zelf moeten dragen?*

*Wat is de reden dat de verhoging net voor het drukke zomerseizoen wordt ingevoerd? Is overwogen om dit op een ander moment te doen?*

*Heeft de regering overlegd met luchtvaartmaatschappijen of de sector vooraleer deze maatregel werd aangekondigd en ingevoerd? Wat zegt dit over de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van het mobiliteitsbeleid voor bedrijven in de sector?*

*Wat is het verwachte opbrengstdoel van deze nieuwe verhoging, en hoe wordt dat berekend?*

Ik ga meteen verder met mijn interpellatie.

De federale regering plant een verhoging van de zogenaamde inschepingstaks of vliegtaks, met een forse stijging van de tarieven voor zowel Europese als intercontinentale vluchten. Opvallend is dat deze verhoging volgens de huidige plannen niet alleen van toepassing zou zijn op toekomstige ticketverkoop, maar ook op tickets die maanden geleden al verkocht zijn. De regering heeft dus blijkbaar het tijdreizen uitgevonden.

Die retroactieve toepassing creëert een oneerlijke situatie voor luchtvaartmaatschappijen die hun prijzen al lang hebben vastgelegd en dus geen enkele mogelijkheid hebben om die hogere belasting door te rekenen aan hun passagiers. Volgens Brussels Airlines leidt dit tot een verlies van 1 miljoen euro. Voor de hele Belgische sector wordt de schade op minstens 3 miljoen euro geraamd, terwijl de luchtvaartsector al zwaar getroffen is door de stakingen waarover we het daarnet reeds hadden.

Daarbij komt dat deze werkwijze de rechtszekerheid volledig ondermijnt. Dat is een belangrijke factor, want luchtvaartmaatschappijen moeten zich kunnen voorbereiden op wetwijzigingen die een directe impact hebben op hun businessmodel. Nu worden ze geconfronteerd met wetgeving waarvoor geen enkele overgangperiode geldt, waardoor ze zich op geen enkele manier juridisch of commercieel kunnen wapenen. Ook de invoering van de taks in 2022 gebeurde zonder overgangsmaatregelen. Dat leidde toen al tot een verlies van minstens 5 miljoen euro voor de Belgische maatschappijen. Bovendien gaat er door deze maatregelen belangrijk kapitaal verloren dat de luchtvaartmaatschappijen beter hadden kunnen investeren in de verduurzaming van hun vloot of in innovatieprojecten die effectief bijdragen aan klimaatneutraliteit. In plaats van vergroening te stimuleren, belemmert deze aanpak net de vooruitgang.

In de beleidsnota bij de programmawet in de commissie bleef uw collega-minister Jambon verkondigen dat de inschepingstaks een groene maatregel is die de lasten moet verschuiven van arbeid naar vervuiling. Denkt u dat eigenlijk ook? Dat is eigenlijk absolute onzin. Het tarief is niet bepaald op basis van uitstoot, brandstoftype of motorefficiëntie, men heeft namelijk gewoon het bedrag van 10 euro uit de lucht geplukt. Er is geen enkele correlatie met milieubelasting. Toch wordt de inschepingstaks verpakt als een milieutaks. Het is echter overduidelijk niet de bedoeling dat burgers minder gaan vliegen of bewustere keuzes maken, men wil gewoon een nieuwe belasting heffen op deze reizigers.

Wij willen ook onze bezorgdheid uiten over de introductiedatum van deze verhoging. Tickets worden doorgaans tot een jaar voor vertrek verkocht. Naar verwachting is ongeveer 75 % van het zomerseizoen van 2025 al geboekt. Toch wordt de nieuwe verhoging per direct ingevoerd. Eerst werd er gesteld dat dit op 1 juli zou zijn. Dat blijkt nu niet meer haalbaar, maar misschien wordt de maatregel binnen een of twee weken alsnog ingevoerd.

De sector schat de bijkomende kosten zelf op ongeveer 3 miljoen euro in totaal, waarvan 1 miljoen euro voor Brussels Airlines. De sector vraagt niet per se de afschaffing van de maatregel – men blijft in feite heel redelijk in wat men vraagt – maar slechts een eenvoudige aanpassing van de wet, bijvoorbeeld door de verhoging pas toe te passen vanaf 1 oktober of vanaf het moment waarop de reiziger effectief in het vliegtuig stapt en niet bij de aankoop van het ticket.

Vandaar de volgende vragen aan de regering. Erkent de regering dat het retroactief toepassen van de belasting op reeds verkochte vliegtuigtickets leidt tot rechts- en budgettaire onzekerheid voor de luchtvaartsector en dat dat in strijd is met het principe van fiscale voorspelbaarheid? Hoe verantwoordt de regering de beslissing om deze belasting te heffen op tickets die maanden geleden al verkocht zijn,

terwijl maatschappijen die kosten niet meer kunnen doorrekenen?

Is de regering bereid om artikel 162 van het Wetboek diverse rechten en taksen aan te passen, zodat de verhoging enkel geldt voor tickets die verkocht worden op of na 1 oktober 2025?

Ziet de regering in dat een tijdige en duidelijke publicatie van een definitieve regeling cruciaal is voor een correcte implementatie en naleving, zowel juridisch als operationeel?

Zal de regering deze bezorgdheden ernstig nemen en overleg plegen met de sector, om te vermijden dat een noodzakelijke fiscale maatregel onbedoeld leidt tot economische schade en reputatieverlies voor de Belgische luchtvaartsector?

Kunt u mij, tot slot, het geheim van tijdreizen uitleggen? Ik dank u alvast.

**33.02** Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Huybrechts, het regeerakkoord voorziet de verhoging van de vliegtaks. Het huidige wetsvoorstel gaat uit van een verhoogde taks die verschuldigd is voor passagiers die een vliegreis maken vanaf de datum van inwerkingtreding. De taks geldt dus ook voor tickets die al gekocht zijn. Dat plaatst luchtvaartmaatschappijen inderdaad voor het probleem dat de taks ook zal gelden voor tickets die maanden vooraf al werden verkocht, zonder dat luchtvaartmaatschappijen de taks aan hun klanten hebben kunnen aanrekenen. Tickets worden doorgaans tot een jaar voor vertrek verkocht.

Naar verwachting is circa 85 % van het zomerseizoen 2025 al geboekt. Indien de verhoging per direct wordt doorgevoerd, kunnen luchtvaartmaatschappijen die niet retroactief doorrekenen aan hun klanten, wat de sector naar schatting tot 3 miljoen euro zou kosten, waarvan meer dan de helft ten laste van de Belgische luchtvaartmaatschappijen. Ze pleiten daarom voor een oplossing waarbij de verhoging ingaat vanaf de start van het winterseizoen of van toepassing is op tickets die worden verkocht vanaf een nog vast te stellen datum.

In beide gevallen is het van groot belang dat de verhoging zo spoedig mogelijk officieel wordt gepubliceerd. Alleen dan kunnen de luchtvaartmaatschappijen de nieuwe taks op een legale en correcte wijze verwerken in de ticketprijzen voor hun passagiers en wereldwijd verspreiden. Het gaat om een bevoegdheid van de minister van Financiën.

Ook zal ik met minister Jambon bekijken wat de juridische mogelijkheden zijn om de taks te laten gelden voor tickets die pas vanaf de invoeringsdatum worden gekocht. Dat zal ervoor zorgen dat de vermijdbare financiële schade voor de industrie tot een minimum kan worden beperkt.

**33.03** **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij dat u met minister Jambon zult zoeken naar mogelijke oplossingen. Ik begrijp dat u deze taks zo snel mogelijk wilt invoeren, maar ik blijf erbij dat er twee goede oplossingen zijn. Misschien kunt u die meenemen naar die gesprekken.

Ten eerste kunt u de taks toepassen vanaf 1 oktober, waardoor alles van nu niet meer meetelt. U kunt daar aan toevoegen dat de taks enkel geldt voor passagiers die op dat moment instappen, dus niet voor de reeds gekochte tickets. Als het geldt op het moment dat men instapt, dan weten de luchtvaartmaatschappijen dat ze vanaf nu de taks kunnen invoeren. Dat kan een heel belangrijk idee zijn in deze onderhandelingen.

Het Vlaams Belang heeft alvast een amendement ingediend op deze taks die is opgenomen in de programmawet, die hopelijk vandaag zal worden goedgekeurd. Ik hoop dat daarmee een oplossing kan worden gevonden, want onze luchtvaartmaatschappijen worden vandaag al heel hard geraakt door onder andere stakingen, deze taks, politieke onzekerheid en hogere brandstofprijzen. Ik hoop dat we hen op deze manier niet verder schaden.

## **Motie** **Motion**

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werd de volgende motie ingediend.

En conclusion de cette discussion, la motion suivante a été déposée.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door 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 overgangperiode 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."

Une motion de recommandation a été déposée par 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 1er 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."

Over de motie zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.  
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 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):** Ik ben eigenlijk op bezoek. Bezoekers zijn doorgaans zeer beleefd, dus ik zal mijn vraag niet stellen, want u hebt ze al gelezen. Daarnet zat ik vooraan, omdat ik dacht dat het niet meer mogelijk was om mijn vraag te stellen. Intussen heb ik uw antwoord gelezen. Ik weet niet of u zich nog herinnert wat daarin stond over de fietsendragers.

Het gaat om een trekhaak met daarin een pinnetje, waardoor die niet kan worden gebruikt om een aanhangwagen te trekken, maar uitsluitend dient om een drager te monteren. Er had zich een ongeval voorgedaan in Wallonië. De politie stelde daar vast dat de trekhaak niet gekeurd was. De betrokken persoon antwoordde dat het geen trekhaak was, maar een steunhaak voor een fietsendrager, waarvoor geen keuring vereist is.

De politie stelde evenwel dat de haak wel gekeurd moest worden. De betrokkene begaf zich daarop naar het keuringscentrum in Rotselaar om zich in regel te stellen. Daar kreeg hij echter geen documenten, met de mededeling dat het geen trekhaak betreft, maar een steunhaak die niet bedoeld is om te trekken. Door de aanwezigheid van het pinnetje dat erin zit, is het ook technisch onmogelijk een aanhangwagen aan te koppelen.

Vervolgens keerde hij terug naar de politie in Wallonië en meldde dat hij de haak niet had kunnen laten keuren, aangezien er geen nomenclatuur voor bestaat. De politie antwoordde daarop: "*Bon, ok, on n'est pas d'accord, on va envoyer au parquet.*" De betrokkene vond het bijzonder onaangenaam dat hij werd doorverwezen naar het parket, terwijl hij naar eigen zeggen niets fouts had gedaan. Het betrof bovendien een kop-staartaanrijding, waarbij een ander voertuig op zijn steunhaak was ingereden, iets waar hij zelf geen schuld aan had.

Ik ben eerst zeer grondig gaan opzoeken waaronder die trekhaken nu vallen. Het blijkt dat die trekhaken vallen onder VN-reglement nummer 55 betreffende de goedkeuring van mechanische koppelinrichtingen. In uw antwoord stelt u dat er geen specifieke reglementering bestaat voor trekhaken waarvan het gebruik beperkt is tot fietsendrager of een andere vorm van steun.

U geeft ook aan dat de technische controle kan verschillen tussen Wallonië en Vlaanderen. Ik ga er dan ook van uit dat de betrokken persoon zich het best tot een keuringscentrum in Wallonië kan wenden, waar mogelijk wel een passende nomenclatuur bestaat, en hij dan alsnog een keuringsbewijs kan voorleggen aan de politie. Dat leid ik af uit uw antwoord.

Hoewel er geen specifieke reglementering bestaat over het onderscheid tussen een trekhaak en een fietsendrager, zou u dat wel in de federale regelgeving kunnen verduidelijken. Dat zou voor meer duidelijkheid zorgen. Wij zijn uiteraard niet tegen de autonomie van de deelstaten, absoluut niet, maar er zou wel duidelijkheid zijn als u zou kunnen aanpassen dat een fietsendrager geen trekhaak is, zoals dat nu beschreven staat. Als beide moeten worden gekeurd, is dat ook goed, maar op dit moment heerst er onduidelijkheid bij de burger.

**34.02 Minister Jean-Luc Crucke:** Ik zal u daar geen ja of neen op antwoorden, maar ik zal het bekijken met de FOD Mobiliteit.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Hiermee komen we aan het einde van de vergadering. Ik wil de leden bedanken voor hun inbreng. Mijnheer de minister, ik dank u en uw assistent om hier aanwezig te zijn. Ik wens u een goede en veilige reis. Ik wil mijn commissiesecretariaat en mijn commissiesecretaris en de diensten van de Kamer bedanken. Ik dank ook de tolken voor hun lange uren van vertaling. De vergadering is bij deze geheven.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.03 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 18 h 03.*