

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Woensdag

22-10-2025

Namiddag

Mercredi

22-10-2025

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Actualiteitsdebat over het gemengd rapport over de NMBS en toegevoegde vragen van	1
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aan de NMBS uitgekeerde bonus voor de behaalde doelstellingen in 2024" (56008292C)	1
- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het openbaredienstcontract en financiële bonussen voor de NMBS" (56008302C)	1
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gemengd rapport over de NMBS" (56008309C)	1
- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gemengd beeld dat geschetst wordt in het rapport over de NMBS" (56008325C)	1
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bonus voor de NMBS" (56008345C)	1
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De doelstellingen van de NMBS voor 2024" (56008384C)	1
- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanbevelingen uit het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56008811C)	1
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De financiële bonus voor de NMBS op basis van het jaarlijkse prestatierapport" (56008853C)	1
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prestaties van de NMBS en Infrabel" (56009039C)	1
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prestaties van de NMBS en de toegekende bonus" (56009608C)	1
Sprekers: Irina De Knop, Oskar Seuntjens, voorzitter van de Vooruit-fractie, Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Farah Jacquet, Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling, Anthony Dufrane	
Actualiteitsdebat over de invoering van de nieuwe tariefstructuur door de NMBS en toegevoegde vragen en interpellatie van	13
- Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame	13

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur le rapport mitigé sur la SNCB et questions jointes de	1
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bonus octroyé à la SNCB pour les objectifs atteints en 2024" (56008292C)	1
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrat de service public et des bonus financiers pour la SNCB" (56008302C)	1
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bilan mitigé de la SNCB dans un rapport récent du SPF Mobilité" (56008309C)	1
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bilan en demi-teinte dressé dans le rapport concernant la SNCB" (56008325C)	1
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bonus octroyé à la SNCB" (56008345C)	1
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les objectifs 2024 de la SNCB" (56008384C)	2
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les recommandations formulées dans le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56008811C)	2
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bonus financier octroyé à la SNCB sur la base du rapport de performance annuel" (56008853C)	2
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les prestations de la SNCB et d'Infrabel" (56009039C)	2
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les performances de la SNCB et le bonus octroyé" (56009608C)	2
Orateurs: Irina De Knop, Oskar Seuntjens, président du groupe Vooruit, Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Farah Jacquet, Dimitri Legasse, Jean-Luc Crucke, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable, Anthony Dufrane	
Débat d'actualité sur l'introduction de la nouvelle structure tarifaire par la SNCB et questions et interpellation jointes de	12
- Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et	12

Ontwikkeling) over "De tariefhervorming bij de NMBS en de bereikbaarheid met de trein vanuit de provincie Luxemburg" (56007337C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het invoeren van een eengemaakt vervoersticket" (56008946C)

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven en kortingen van de NMBS" (56008971C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De invoering van de nieuwe tariefstructuur door de NMBS" (56000142I)

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het combiticket en de nieuwe tarieven" (56008974C)

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het combiticket en de nieuwe tarieven" (56009005C)

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe tariefplan van de NMBS voor fietsen en dieren" (56009054C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56009097C)

- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een eengemaakt nationaal vervoerbewijs en het geïntegreerde pay-as-you-gosysteem tegen 2026" (56009143C)

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stand van zaken met betrekking tot de invoering van een nieuw tariefsysteem bij de NMBS" (56009167C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56009168C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het fietssupplement op de trein" (56008977C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56009507C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe tariefensysteem Train+" (56009663C)

- Serge Hilgsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De inwerkingtreding van de nieuwe tarieven van de NMBS" (56009684C)

Sprekers: Carmen Ramlot, Frank Troosters, Irina De Knop, Oskar Seuntjens, voorzitter

Développement durable) sur "La réforme tarifaire de la SNCB et l'accessibilité ferroviaire depuis la province de Luxembourg" (56007337C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La mise en place d'un ticket de transport unique" (56008946C)

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux tarifs et nouvelles réductions de la SNCB" (56008971C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle offre tarifaire de la SNCB" (56000142I)

- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le billet combiné et les nouveaux tarifs" (56008974C)

- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le billet combiné et les nouveaux tarifs" (56009005C)

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau plan tarifaire de la SNCB pour les vélos et les animaux" (56009054C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56009097C)

- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le ticket unique national et la mise en place d'un système "pay-as-you-go" intégré d'ici 2026" (56009143C)

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état des lieux en ce qui concerne l'instauration d'une nouvelle structure tarifaire à la SNCB" (56009167C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56009168C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le supplément vélo de la SNCB" (56008977C)

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56009507C)

- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau système tarifaire Train+" (56009663C)

- Serge Hilgsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'entrée en vigueur de la nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56009684C)

Orateurs: Carmen Ramlot, Frank Troosters, Irina De Knop, Oskar Seuntjens, président du

van de Vooruit-fractie, **Anthony Dufrane, Dorien Cuylaerts, Gilles Foret, Farah Jacquet, Dimitri Legasse, Sarah Schlitz**, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, **Serge Hiligsmann, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

groupe Vooruit, **Anthony Dufrane, Dorien Cuylaerts, Gilles Foret, Farah Jacquet, Dimitri Legasse, Sarah Schlitz**, présidente du groupe Ecolo-Groen, **Serge Hiligsmann, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

<i>Moties</i>	32	<i>Motions</i>	32
Actualiteitsdebat over het sociaal overleg met de vakbonden en toegevoegde vragen van	33	Débat d'actualité sur la concertation sociale avec les syndicats et questions jointes de	33
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het sociaal overleg met de vakbonden" (56008063C)	33	- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La concertation sociale avec les syndicats" (56008063C)	33
- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe verwerping van het protocolakkoord" (56009141C)	33	- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau rejet du protocole d'accord" (56009141C)	33
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verworpen ontwerpakkoord over het statuut van het spoorpersoneel" (56009150C)	33	- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rejet du projet d'accord sur le statut du personnel ferroviaire" (56009150C)	33
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het spoorakkoord" (56009223C)	33	- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accord sur le rail" (56009223C)	33
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het uitblijven van akkoorden met de vakbonden" (56009232C)	33	- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'absence d'accords avec les syndicats" (56009232C)	33
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verwerping van het ontwerpakkoord over een gemoderniseerd statuut voor het spoorpersoneel" (56009246C)	33	- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rejet du projet d'accord sur la modernisation du statut du personnel ferroviaire" (56009246C)	33
Sprekers: Frank Troosters, Farah Jacquet, Dorien Cuylaerts, Dimitri Legasse, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Frank Troosters, Farah Jacquet, Dorien Cuylaerts, Dimitri Legasse, Irina De Knop, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanwezigheid van stationspersoneel in het station Aarlen" (56007543C)	42	Question de Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La présence physique en gare d'Arlon" (56007543C)	42
Sprekers: Carmen Ramlot, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Carmen Ramlot, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De niet-aangekondigde vluchten boven de Noordrand" (56007651C)	45	Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les survols non annoncés sur le nord de Bruxelles" (56007651C)	45
Sprekers: François De Smet, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: François De Smet, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	

- Vraag van François De Smet aan Mathieu Bihet (Energie) over "Betalen met een bankkaart bij laadpalen voor elektrische voertuigen" (56007857C) 46
- Sprekers: François De Smet, Jean-Luc Crucke*, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de François De Smet à Mathieu Bihet (Énergie) sur "Le paiement par carte bancaire auprès des bornes de recharge pour véhicules électriques" (56007857C) 46
- Orateurs: François De Smet, Jean-Luc Crucke*, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Onderhoud, verlichting en werken voor de aansluiting op het RAVeL-netwerk in het station Guillemins" (56007967C) 48
- Sprekers: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke*, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'entretien, l'éclairage et les travaux de liaison avec le RAVeL à la gare des Guillemins" (56007967C) 47
- Orateurs: Gilles Foret, Jean-Luc Crucke*, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het proefproject met zelfrijdende shuttles in Leuven en de noodzakelijke wijziging van de wetgeving" (56008015C) 49
- Sprekers: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke*, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet pilote de minibus autonomes à Louvain et la nécessaire évolution de la législation" (56008015C) 49
- Orateurs: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke*, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Samengevoegde vragen van 51
- Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De voortgang van het plan voor de uitrol van een netwerk van laadpalen op de NMBS-parkings" (56008016C) 51
- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gevolgen voor de treinreizigers van de geplande uitrol van laadpalen op stationsparkings" (56008716C) 51
- Sprekers: Hervé Cornillie, Gilles Foret, Jean-Luc Crucke*, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Questions jointes de 51
- Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avancement du plan de développement d'un réseau de bornes électriques sur les parkings de la SNCB" (56008016C) 51
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le déploiement de bornes de recharge sur les parkings des gares et l'incidence sur les usagers" (56008716C) 51
- Orateurs: Hervé Cornillie, Gilles Foret, Jean-Luc Crucke*, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De betrouwbaarheid van automatische remsystemen en de maatregelen voor België" (56008017C) 54
- Sprekers: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke*, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fiabilité des systèmes de freinage automatique et les mesures envisagées pour la Belgique" (56008017C) 54
- Orateurs: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke*, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verschillende nationale wetgevingen inzake de maximaal toegelaten massa van vrachtwagens" 56
- Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les réglementations nationales différentes concernant le tonnage des poids lourds" (56008021C) 56

(56008021C)

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

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

- Samengevoegde vragen van
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De controle op e-steps" (56008108C)
 - Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het arrest van het Hof van Cassatie over de e-steps" (56008385C)
 - Benoît Piedboeuf aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe interpretatie waarbij e-steps gelijkgesteld worden met motorvoertuigen" (56008771C)
 - Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een kentekenplaat voor e-steps en de helmplicht voor e-stepgebruikers" (56008196C)
 - Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een kentekenplaat voor e-steps en de helmplicht voor e-stepgebruikers" (56008204C)
 - Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stijging van het aantal ongevallen met zachte mobiliteit" (56007952C)

Sprekers: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke,
minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische
Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling,
Benoît Piedboeuf, voorzitter van de MR-fractie

- Samengevoegde vragen van
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De status van de aanbesteding van de MR30-treinstellen van de NMBS aan CAF" (56008119C)
 - Natalie Eggermont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gunning van het 'contract van de eeuw' aan CAF" (56008454C)

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

- Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Nachtluchten" (56008155C)

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

- Questions jointes de
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrôle des trottinettes électriques" (56008108C)
 - Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'arrêt de la Cour de cassation concernant les trottinettes électriques" (56008385C)
 - Benoît Piedboeuf à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle interprétation assimilant les trottinettes électriques à des véhicules à moteur" (56008771C)
 - Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'immatriculation des trottinettes électriques et le port du casque pour les utilisateurs" (56008196C)
 - Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'immatriculation des trottinettes électriques et le port du casque pour les utilisateurs" (56008204C)
 - Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'augmentation du nombre d'accidents impliquant des usagers faibles" (56007952C)

Orateurs: Hervé Cornillie, Jean-Luc Crucke,
ministre de la Mobilité, du Climat et de la
Transition environnementale, chargé du
Développement durable, **Benoît Piedboeuf,**
président du groupe MR

- Questions jointes de
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état de la question de l'adjudication des rames AM30 de la SNCB à CAF" (56008119C)
 - Natalie Eggermont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'attribution du 'contrat du siècle' à CAF" (56008454C)

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

- Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les vols de nuit" (56008155C)

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

Ontwikkeling		Développement durable	
Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De dwangsommen betreffende de luchthaven" (56008174C) <i>Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	66	Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les astreintes relatives à l'aéroport" (56008174C) <i>Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	66
Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De cyberaanval op de luchthaven van Zaventem" (56008208C) <i>Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	67	Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La cyberattaque contre l'aéroport de Zaventem" (56008208C) <i>Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	67
Samengevoegde vragen van - Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Drones die het vliegverkeer verstoren op luchthavens" (56008290C) - Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "skeyes en de drones" (56008726C) <i>Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	69	Questions jointes de - Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La perturbation du trafic aérien à proximité des aéroports par des drones" (56008290C) - Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "skeyes et les drones" (56008726C) <i>Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	69
Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nationale vakbondsactie van 14 oktober" (56008725C) <i>Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	75	Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'action syndicale nationale du 14 octobre" (56008725C) <i>Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	75
Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffingen van treinen vanuit de Noorderkempen" (56008752C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	76	Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les suppressions de trains au départ de la Campine du Nord" (56008752C) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	76
Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stilstaande trein tussen Herent en Leuven" (56008753C) <i>Sprekers: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling	79	Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le train à l'arrêt entre Herent et Louvain" (56008753C) <i>Orateurs: Dorien Cuylaerts, Jean-Luc Crucke</i> , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	79
Samengevoegde vragen van	81	Questions jointes de	81

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bijkomende treinen naar aanleiding van de klimaatmars" (56008797C) 81
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De extra treinen voor de klimaatmars" (56008852C) 81
- Sprekers: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De studie van Greenpeace die aantoonde dat de trein nog steeds duurder is dan het vliegtuig in de EU" (56007904C) 84
- Sprekers: Sarah Schlitz**, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kwetsbaarheid van voetgangers in de voetgangerszones" (56008851C) 87
- Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De defecte liften in het station van Neerpelt" (56008854C) 88
- Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De teruglopende bezoekersaantallen van Train World" (56008855C) 89
- Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling
- Samengevoegde vragen van 91
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn" (56008943C) 91
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De IJzeren Rijn" (56008950C) 91
- Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, 91
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains supplémentaires déployés à l'occasion de la marche pour le climat" (56008797C) 81
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains supplémentaires prévus pour la marche pour le climat" (56008852C) 82
- Orateurs: Dorien Cuylaerts, Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'étude de Greenpeace qui atteste que le train est toujours plus cher que l'avion dans l'UE" (56007904C) 84
- Orateurs: Sarah Schlitz**, présidente du groupe Ecolo-Groen, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La vulnérabilité des piétons sur les piétonniers" (56008851C) 87
- Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les ascenseurs en panne dans la gare de Neerpelt" (56008854C) 88
- Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La baisse du nombre de visiteurs de Train World" (56008855C) 89
- Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable
- Questions jointes de 91
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état de la situation en ce qui concerne le Rhin de fer" (56008943C) 91
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le Rhin de fer" (56008950C) 91
- Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke**, 91

minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Samengevoegde vragen van	92	Questions jointes de	92
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het personenvervoer per spoor" (56008944C)	92	- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du transport ferroviaire de personnes" (56008944C)	92
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De pilootprojecten bij het spoor met een externe vervoersoperator" (56008945C)	92	- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les projets pilotes sur le rail impliquant un opérateur de transport externe" (56008945C)	92
Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vliegroutes en de motie van de gemeente Koekelberg hieromtrent" (56008949C)	94	Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les routes aériennes et la motion de la commune de Koekelberg à ce propos" (56008949C)	94
Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De staking van de treinbegeleiders in het depot van Bergen" (56008964C)	95	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève des accompagnateurs de train au dépôt de Mons" (56008964C)	95
Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kennis van het Nederlands bij het personeel van het station Brussels Airport-Zaventem" (56009043C)	97	Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La connaissance du néerlandais du personnel de la gare de Brussels Airport-Zaventem" (56009043C)	97
Sprekers: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Britt Huybrechts, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De werking van NMBS-dochtermaatschappij Ypto" (56009151C)	98	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le fonctionnement d'Ypto, filiale de la SNCB" (56009151C)	98
Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling		Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable	
Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De slechte staat van de perrons in Hasselt" (56009236C)	100	Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le piètre état des quais à Hasselt" (56009236C)	100
Sprekers: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische		Orateurs: Frank Troosters, Jean-Luc Crucke , ministre de la Mobilité, du Climat et de la	

Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De goede samenwerking tussen het spoorpersoneel en de politie" (56009237C)

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

101 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La bonne collaboration entre le personnel ferroviaire et la police" (56009237C)

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

101

Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De onveilige situatie in het station van Dendermonde" (56009238C)

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

103 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'insécurité dans la gare de Termonde" (56009238C)

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

103

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Brucargo" (56009305C)

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

105 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Brucargo" (56009305C)

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

105

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De disproportionele federale financiering van de luchtverkeersleiding" (56009382C)

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

106 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le financement fédéral disproportionné du contrôle aérien" (56009382C)

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

106

Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het sluiten van het luchtruim voor een demonstratievlucht met F-35's" (56009383C)

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

107 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fermeture de l'espace aérien pour donner la priorité de vol à des F-35" (56009383C)

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

108

Samengevoegde vragen van

- Jeroen Bergers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Diabolotoeslag" (56009501C)

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het Diabolocontract" (56009563C)

- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Diabolotoeslag" (56009566C)

109 Questions jointes de

109 - Jeroen Bergers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La redevance Diabolo" (56009501C)

109 - Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrat Diabolo" (56009563C)

109 - Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La redevance Diabolo" (56009566C)

109

109

109

109

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

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

Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanval op een treinbegeleider op de lijn Kortrijk-Welkenraedt" (56009514C)

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

112 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'agression contre un accompagnateur de train sur la ligne Courtrai-Welkenraedt" (56009514C)

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

112

Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van een rolstoel in de NMBS-stations" (56009515C)

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

115 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation d'une chaise roulante dans les gares de la SNCB" (56009515C)

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

115

Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De open brief van Securail-agenten over hun werking" (56009535C)

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

117 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La lettre ouverte des agents de Securail portant sur leur fonctionnement" (56009535C)

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

117

Commissie voor Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen

van

WOENSDAG 22 OKTOBER 2025

Namiddag

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

du

MERCREDI 22 OCTOBRE 2025

Après-midi

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

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 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.

01 Actualiteitsdebat over het gemengd rapport over de NMBS en toegevoegde vragen van

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aan de NMBS uitgekeerde bonus voor de behaalde doelstellingen in 2024" (56008292C)

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het openbaredienstcontract en financiële bonussen voor de NMBS" (56008302C)

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gemengd rapport over de NMBS" (56008309C)

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gemengd beeld dat geschetst wordt in het rapport over de NMBS" (56008325C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bonus voor de NMBS" (56008345C)

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De doelstellingen van de NMBS voor 2024" (56008384C)

- Tine Gielis aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanbevelingen uit het jaarverslag 2024 van Ombudsrail" (56008811C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De financiële bonus voor de NMBS op basis van het jaarlijkse prestatierapport" (56008853C)

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prestaties van de NMBS en Infrabel" (56009039C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De prestaties van de NMBS en de toegekende bonus" (56009608C)

01 Débat d'actualité sur le rapport mitigé sur la SNCB et questions jointes de

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bonus octroyé à la SNCB pour les objectifs atteints en 2024" (56008292C)

- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrat de service public et des bonus financiers pour la SNCB" (56008302C)

- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bilan mitigé de la SNCB dans un rapport récent du SPF Mobilité" (56008309C)

- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bilan en demi-teinte dressé dans le rapport concernant la SNCB" (56008325C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bonus octroyé à la SNCB" (56008345C)

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les objectifs 2024 de la SNCB" (56008384C)
- Tine Gielis à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les recommandations formulées dans le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail" (56008811C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le bonus financier octroyé à la SNCB sur la base du rapport de performance annuel" (56008853C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les prestations de la SNCB et d'Infrabel" (56009039C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les performances de la SNCB et le bonus octroyé" (56009608C)

01.01 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, de FOD Mobiliteit maakte op 23 september bekend dat de NMBS een bonus ontvangt van 417.000 euro voor haar prestaties in 2024. Volgens het prestatierapport behaalde de NMBS voor 3 van de 12 indicatoren een score boven de verwachtingen, met name voor reizigersinformatie bij verstoord treinverkeer, voor energieverbruik van de elektrische treinen en voor CO₂-uitstoot. Voor 7 indicatoren, waaronder stiptheid en klantentevredenheid, bleef de NMBS binnen de drempelwaarden. Voor 2 indicatoren scoorde de NMBS onder de norm: de beschikbaarheid van het rollend materieel en het aantal reizigerskilometers.

Mijnheer de minister, sta me toe te zeggen dat we vinden dat deze resultaten niet helemaal overeenstemmen met het gevoel dat klanten hebben. Helemaal niet, eigenlijk. Wat ons betreft, is er dan ook weinig reden tot euforie. Ook volgens de belangenorganisatie TreinTramBus blijft 1 op de 10 treinen meer dan 6 minuten te laat en worden maandelijks duizenden ritten geschrapt en haltes overgeslagen, problemen die niet in de huidige prestatie-indicatoren vevat zitten.

Ook Ombudsrail wijst erop dat het aantal klachten over afgeschafte treinen en ontbrekende communicatie structureel hoog blijft, terwijl deze elementen geen enkele rol spelen in het bonussysteem. Ik wil even in herinnering brengen dat Ombudsrail er ons op gewezen heeft dat er in totaal 2.334 klachten bij Ombudsrail zijn gemeld en dat er een stijging is met 56 % van het aantal binnenlandse klachten.

Zo lijkt het erop dat het bonussysteem vooral interne efficiëntieparameters evalueert, maar niet de reële ervaring van de reizigers weergeeft. Voor een openbaar bedrijf dat jaarlijks miljarden aan publieke middelen ontvangt, lijkt ons dat moeilijk te verantwoorden. Het openbaredienstcontract voorziet in een *midterm review* in 2028, waarbij de prestatie-indicatoren en de bonus-malusregeling herzien kunnen worden. Die oefening lijkt ons dan ook het moment om het systeem realistischer en meer reizigersgericht te maken. Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Op welke manier zult u reizigers en Ombudsrail betrekken bij de voorbereiding van de *midterm review*?

Bent u van plan bijkomende prestatie-indicatoren toe te voegen tijdens de *midterm review*, waarvan de reizigers hebben aangegeven dat ze belangrijk zijn, zoals het aantal afgeschafte treinen en haltes die overgeslagen worden?

Bent u van plan ook prestatie-indicatoren te schrappen tijdens de *midterm review*? Zo ja, welke en waarom?

01.01 Irina De Knop (Open Vld): Le 23 septembre, le SPF Mobilité a annoncé que la SNCB recevrait un bonus de 417 000 euros pour les performances qu'elle a réalisées en 2024. Les résultats du rapport sur le dialogue de performance ne correspondent toutefois en rien à ce que vivent les clients. Le système de bonus semble surtout évaluer des paramètres d'efficacité internes. Pour une entreprise publique qui bénéficie chaque année de milliards de subventions publiques, cela nous semble difficile à justifier. L'association TreinTramBus et Ombudsrail soulignent également la persistance d'un certain nombre de problèmes.

Comment associez-vous les voyageurs et Ombudsrail à la préparation de l'examen intermédiaire? Intégrerez-vous des indicateurs de performance supplémentaires au sujet desquels les voyageurs ont dit qu'ils étaient importants à leurs yeux? En supprimerez-vous également? Dans l'affirmative, lesquels et pourquoi? Relèverez-vous le niveau d'ambition de certains indicateurs de performance tels que la ponctualité? Augmenterez-vous les montants des bonus-malus afin de renforcer l'incitation financière? Qui définit la satisfaction des clients? Qui fixe les autres indicateurs clés de performance (ICP)? Qui effectue le contrôle de la qualité?

Bent u van plan de ambitie voor bepaalde prestatie-indicatoren aan te scherpen, bijvoorbeeld de stiptheid?

Overweegt u, ten slotte, om de bonus-malusbedragen te verhogen, zodat de financiële prikkels meer gewicht krijgen?

Ik heb nog een bijkomende vraag, nadat ik het rapport heb mogen ontvangen en de indicatoren heb kunnen inkijken. Wie bepaalt de klantentevredenheid? Wie bepaalt de andere KPI's? Wie doet daarop de kwaliteitscontrole?

De **voorzitter**: Collega's, wij hebben vandaag een heel uitgebreide agenda. U weet dat ik altijd probeer heel soepel om te gaan met de spreektijd, zeker wanneer de minister antwoordt. Dat is goed. Parlementsleden stellen immers vragen om antwoorden te krijgen. Soms is het voor de minister moeilijk die antwoorden binnen de voorziene tijdsspanne te formuleren en dan laat ik meestal enige marge.

Iedereen wint bij een goed geïnformeerd debat, maar ik wil vandaag toch aandringen op tijdsdiscipline. Ik zal niet op de seconde afduwen, maar ik vraag wel om zowel de vragen als de replieken zoveel mogelijk binnen de voorziene tijd te houden, want de agenda is enorm lang.

Daarop wou ik nog even aandringen.

01.02 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, ik ben het helemaal eens met uw opmerking.

De context is al geschetst. Onlangs is een nieuw rapport gepubliceerd door de FOD Mobiliteit. Daaruit blijken enige positieve evoluties die hebben geleid tot een bonus van 417.000 euro, zijnde bijna een half miljoen euro. Dat is niet onaanzienlijk en dat kwam omdat op een aantal punten beter werd gescoord dan verwacht. Mevrouw De Knop gaf al aan dat onder meer de reizigersinformatie en de CO₂-uitstoot zijn verbeterd.

Mijnheer de minister, tegelijkertijd voelt iedereen aan dat de essentie, namelijk de stiptheid en de betrouwbaarheid van de trein, nog steeds een werkpunt blijft. Dat weet u ook. In dat opzicht heb ik enkele concrete vragen voor u.

Hoe beoordeelt u de resultaten van het rapport in verhouding tot de doelstellingen van het openbaredienstcontract?

Hoe zult u erop toezien dat de NMBS de nodige inspanningen levert om stap voor stap alle doelstellingen te halen, ook die doelstellingen die vandaag nog niet worden gehaald, in het bijzonder wat betreft stiptheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het materieel?

Welke concrete opvolging voorziet u om ervoor te zorgen dat de NMBS niet alleen verbeterplannen opstelt, maar ze ook daadwerkelijk uitvoert en rapporteert?

Ten slotte, hoe ziet u het traject voor de komende jaren? Wat zijn voor u de belangrijkste prioriteiten om de dienstverlening voor de reiziger merkbaar te verbeteren?

01.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, de twee vorige sprekers hebben het probleem zeer goed geschetst. Ik wil even stilstaan bij de reiziger. Voor die reiziger, die in de kou blijft staan, is het

01.02 Oskar Seuntjens (Vooruit): Un bonus de 417 000 euros est octroyé à la SNCB en raison de ses performances meilleures que prévu en ce qui concerne une série de points. Cependant, tout le monde se rend compte que la ponctualité et la fiabilité des trains sont encore des points d'amélioration.

Comment jugez-vous les résultats du rapport sur la base des objectifs fixés dans le contrat de service public? Comment veillerez-vous à ce que la SNCB fasse les efforts nécessaires pour atteindre tous les objectifs, en particulier en matière de ponctualité, de fiabilité et de disponibilité du matériel? Comment veillerez-vous à ce que la SNCB ne se contente pas d'élaborer des plans d'amélioration, mais à ce qu'elle les mette réellement en œuvre et en rende compte? Comment envisagez-vous la suite du processus?

01.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Comment allez-vous expliquer ce bonus aux voyageurs alors que la

telkens een slag in het gezicht. Het is moeilijk te begrijpen dat de NMBS dan nog een bonus krijgt.

Mijnheer de minister, hoe legt u aan de reizigers uit dat de NMBS voor 2024 een bonus krijgt, terwijl de stiptheid en de betrouwbaarheid precies de belangrijkste aspecten zijn voor de reizigers, maar uiteindelijk niet worden gehaald?

Welke concrete maatregelen zult u samen met de NMBS nemen om de stiptheid en de betrouwbaarheid in de toekomst te verbeteren?

Ten slotte moet de NMBS in 2025 een remediëeringsplan opstellen voor twee prestatie-indicatoren, namelijk de treinkilometers en het percentage onbeschikbaarheid van het rollend materieel voor de planning van het referentieaanbod. De plannen werden midden augustus overgemaakt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Mijnheer de minister, kunt u een overzicht geven van de belangrijkste maatregelen die in dat plan zijn opgenomen en aangeven tegen wanneer ze concreet zullen worden uitgerold?

01.04 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik zal de problematiek niet opnieuw schetsen, want die is al voldoende toegelicht. Ik kom meteen tot mijn vragen.

Hoe evalueert u de resultaten van de NMBS zoals die zijn weergegeven in het prestatierapport? Stemmen die resultaten van de prestatiedialoog volgens u overeen met de perceptie en de ervaring die bij het publiek van de treinreizigers leven over de prestaties en de dienstverlening van de NMBS?

Het prestatierapport vermeldt dat de NMBS goed scoort inzake communicatie bij verstoringen van de dienstverlening. Deelt u die vaststelling, gelet op de recente vragen en besprekingen in deze commissie over de communicatieproblemen bij de NMBS?

Hoe beoordeelt u het bonus-malussysteem zoals dat is opgenomen in de beheersovereenkomst tussen de federale overheid en de spoorbedrijven? Hoe beoordeelt u het feit dat de NMBS een bonus ontvangt, terwijl indicatoren die rechtstreeks van belang zijn voor de treinreizigers, zoals stiptheid, vertragingen en het aantal afgeschafte treinen, structureel slecht scoren?

Welke maatregelen zult u nemen om die prestaties te verbeteren en wat is de stand van zaken met betrekking tot de verplichte remediëeringsplannen die de NMBS moet opstellen?

01.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, la SNCB nous informe dans un récent communiqué qu'elle recevra un bonus financier de 417 000 euros pour les objectifs atteints en 2024. Toujours selon l'entreprise publique, ces moyens supplémentaires seront entièrement investis dans des projets visant à améliorer le bien-être au travail. Des investissements que nous ne pouvons évidemment que soutenir.

Le 17 octobre dernier, vous déclariez à la presse que la SNCB devrait également faire des efforts dans le cadre des discussions budgétaires. Allez-vous faire de nouvelles économies dans le rail? Si oui, où?

ponctualité et la fiabilité restent médiocres? Comment allez-vous faire en sorte que la SNCB améliore ces points faibles? La SNCB doit élaborer en 2025 un plan de remédiation relatif au nombre de trains-kilomètres comptabilisés et au pourcentage d'indisponibilité du matériel roulant en vue de la planification de l'offre de service de référence. Quelles sont les principales mesures de ce plan et quand seront-elles mises en œuvre?

01.04 Frank Troosters (VB): Comment évaluez-vous les résultats de la SNCB dans le rapport de performance? Correspondent-ils à la perception et à l'expérience des voyageurs? Pensez-vous que la SNCB aligne de bons scores en matière de communication en cas de perturbations des services? Que pensez-vous du système de bonus-malus prévu dans le contrat de gestion? Que pensez-vous du bonus, alors que les résultats portant sur des indicateurs tels que la ponctualité, les retards et le nombre de trains supprimés sont mauvais? Comment comptez-vous améliorer ces performances et quel est l'état d'avancement des plans de remédiation obligatoires que la SNCB est tenue d'élaborer?

01.05 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De NMBS heeft meegedeeld dat ze een bonus van 417.000 euro zal ontvangen voor de doelstellingen die in 2024 behaald werden. Die middelen zullen geïnvesteerd worden in projecten om het welzijn op het werk te verbeteren.

Op 17 oktober hebt u in de pers verklaard dat de NMBS

Quelles pistes sont sur la table?

Pouvez-vous garantir que le bonus sera bien octroyé à la SNCB et qu'il servira bien à améliorer le bien-être des travailleurs? Pouvez-vous nous confirmer que ce budget servira véritablement au bien-être des cheminots et non – comme le fait Infrabel par exemple, selon des retours du terrain – à inviter le top 200 du management en VIP au concert de Lady Gaga?

Malgré ce bonus, la SNCB fait encore face à de nombreux défis, en particulier l'indisponibilité du matériel roulant et le nombre de voyageurs-kilomètre. Que mettez-vous en place pour améliorer ces indicateurs? Ne pensez-vous pas qu'une amélioration de ceux-ci ne peut se faire que par des investissements et non des économies?

inspanningen zal moeten leveren in het kader van de begrotingsbesprekingen. Zult u nieuwe besparingen doorvoeren bij het spoor? Zo ja, waar precies?

Kunt u garanderen dat de bonus effectief toegekend zal worden en dat hij zal dienen om het welzijn van de werknemers te verbeteren, en niet om, zoals Infrabel doet, de top 200 van het management als vips uit te nodigen op een Lady Gagaconcert?

Wat onderneemt u om de beschikbaarheid van het rollend materieel en het aantal reizigers per kilometer te verbeteren? Denkt u niet dat verbeteringen enkel mogelijk zijn via investeringen, en niet via besparingen?

De **voorzitter**: De heer Dufrane is niet aanwezig.

01.06 Dimitri Legasse (PS): Je ne vais pas répéter ce qui a été dit concernant ces 417 000 euros, sauf peut-être qu'il est heureux que cette évaluation ne soit pas le fait des cheminots ou des navetteurs, car je ne suis pas sûr que le résultat eût été identique. Cependant, nous devons nous réjouir de cette manne importante, d'autant qu'elle servira intégralement à améliorer le bien-être dans l'entreprise.

Dans ce contexte, je souhaiterais connaître votre position, monsieur le ministre, sur les questions suivantes. Quelles priorités allez-vous fixer en collaboration avec la SNCB pour remédier aux performances insuffisantes existant encore, notamment concernant l'indisponibilité du matériel roulant et la fréquentation des trains? Comment comptez-vous l'accompagner dans l'optimisation de ces indicateurs afin de mieux répondre aux objectifs du contrat de service public tout en assurant la qualité du service aux voyageurs?

Par ailleurs, quelles mesures seront mises en place pour garantir que les ressources du bonus soient utilisées efficacement au profit du personnel et contribuent réellement à l'amélioration du bien-être au travail?

Enfin, le gouvernement envisage-t-il de soutenir la SNCB dans la réalisation de ses objectifs à long terme, notamment ceux liés à la croissance du nombre de voyageurs et à la durabilité environnementale, dans le contexte budgétaire que nous connaissons et pour lequel nous attendons toujours une déclaration?

01.06 Dimitri Legasse (PS): Ik zal niet herhalen wat de vorige sprekers al gezegd hebben over de bonus van 417.000 euro, behalve dan dat de NMBS zich gelukkig mag prijzen dat de bewuste evaluatie niet door het spoorwegpersoneel of de pendelaars uitgevoerd werd, want dan zou het resultaat wel eens anders geweest kunnen zijn. Niettemin is die bonus goed nieuws, want het bedrag zal besteed worden aan het welzijn in het bedrijf.

Welke prioriteiten zult u samen met de NMBS bepalen om de prestatieproblemen op te lossen, met name wat de onbeschikbaarheid van het rollend materieel en de frequentie van de treinen betreft? Hoe zult u die indicatoren optimaliseren om het openbaredienstcontract te eerbiedigen en tegelijk de kwaliteitsvolle dienstverlening voor de reizigers te garanderen? Welke maatregelen zullen leiden tot een efficiënte aanwending van de bonus voor het welzijn van het personeel? Zal de regering tot slot de langetermijndoelstellingen van de NMBS steunen, zoals de toename van het reizigersaantal en de

01.07 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, op basis van het op 23 september 2025 gepubliceerde *Rapport prestatiedialogen 2025 – resultaten 2024* blijkt dat de algemene beoordeling van Infrabel gemengd blijft. Ik erken dat Infrabel op verschillende vlakken vooruitgang boekt, maar wijst ook op blijvende structurele uitdagingen.

Infrabel heeft in 2024 opnieuw een groot deel van zijn prestatie-indicatoren gehaald, vooral wat betreft veiligheid, investeringsuitvoering en milieuprestaties. Het aantal ernstige ongevallen bleef uiterst laag en de CO₂-uitstoot ligt al onder de doelstelling voor 2027. Infrabel haalde op die manier de bonusdrempel voor 8 van de 15 contractueel vastgelegde prestatie-indicatoren, onder andere klanttevredenheid, veiligheid en CO₂-footprint. Dat resulteert in een bonus van 1,6 miljoen euro.

Het is inderdaad zo dat de NMBS, op basis van haar resultaat in 2024, een bonus zal ontvangen van 417.000 euro. De berekening hiervan gebeurt op basis van het al dan niet bereiken van een in het openbaredienstcontract vooraf vastgelegde bonusdrempel voor de prestatie-indicatoren die vallen onder het bonus-malussysteem.

Les critères et les quotas pour le bonus ou malus lié à la performance de la SNCB ont été fixés dans le contrat de service public entré en vigueur en 2023. Ce contrat prévoit un système de 12 indicateurs de performance avec, pour chaque indicateur, des valeurs minimales, des objectifs, des valeurs de progression et des valeurs de bonus. Il s'agit notamment de la ponctualité, des passagers-kilomètre, de la disponibilité du matériel roulant, de l'information aux voyageurs, de la satisfaction des clients et du développement durable.

Il est exact que, sur la base des résultats de l'année 2024, la SNCB n'a atteint l'objectif fixé que pour cinq des 12 indicateurs de performance, n'a atteint la valeur de bonus que pour trois indicateurs et a été en dessous du seuil de malus pour deux indicateurs. C'est précisément pour cette raison que le bonus ne correspond pas au maximum théorique de 5 millions d'euros, mais seulement à 417 000 euros, soit moins de 10 %.

Le bonus maximal n'est versé qu'en cas de performance exceptionnelle, c'est-à-dire si le seuil de bonus est atteint pour les 12 indicateurs de performance. Le mécanisme de bonus-malus n'est pas conçu comme une récompense automatique mais doit être considéré comme une incitation à l'amélioration continue. Ainsi, de bonnes performances en matière de satisfaction des clients – 7,1 sur 10 –, d'information aux voyageurs – 97,9 – et de réduction des émissions de CO₂ – moins 32 % – ont permis d'obtenir un bonus. Bien entendu, cela ne change rien au fait qu'il s'agit de domaines d'amélioration prioritaires. La prime ne doit pas être interprétée comme une récompense pour tout

duurzaamheid, niettegenstaande de budgettaire beperkingen?

01.07 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Le *Rapport dialogues de performance 2025* montre qu'Infrabel réalise des progrès dans certains domaines, mais que certains défis structurels continuent également de se poser.

En 2024, Infrabel a atteint les objectifs pour une grande partie des indicateurs de performance. Le nombre d'accidents graves est resté faible et les émissions de CO₂ ont été inférieures à l'objectif fixé pour 2027. Le seuil de bonus a été atteint pour 8 des 15 indicateurs, ce qui représente un bonus de 12,6 millions d'euros.

Sur la base des résultats qu'elle a réalisés en 2024, la SNCB recevra un bonus de 417 000 euros. Le calcul est effectué sur la base du seuil de bonus pour les indicateurs de performance relevant du système de bonus-malus prévu dans le contrat de service public.

Het openbaredienstcontract van de NMBS, dat sinds 2023 van kracht is, voorziet in een bonus-malussysteem op basis van 12 prestatie-indicatoren, waaronder stiptheid, aantal reizigers per kilometer, beschikbaarheid van rollend materieel, informatieverstrekking aan de reizigers, klanttevredenheid en duurzaamheid.

In 2024 heeft de NMBS de doelstellingen voor vijf indicatoren gehaald en de bonusdrempel voor drie indicatoren, maar zat ze onder de malusdrempel voor twee indicatoren, waardoor ze uitkwam op een bonus van 417.000 euro. Dat bedrag ligt ver onder de maximumbonus van 5 miljoen euro.

Deze bonus, die toegekend werd voor goede prestaties op het gebied van klanttevredenheid (7,1/10), informatieverstrekking aan reizigers (97,9) en de vermindering van de CO₂-uitstoot (-32 %),

mais comme faisant partie d'un système convenu, établi contractuellement pour évaluer les performances dans tous les domaines.

Tegelijkertijd zijn er ook een aantal knelpunten. Het aantal passagierskilometers ligt onder de doelstelling en levert een malus op, wat de ambitie Horizon 2032 in gevaar brengt. Ook de beschikbaarheid van het rollend materieel vormt een probleem. In 2024 was bijna 24 % niet inzetbaar. Dat ondermijnt de stiptheid en de betrouwbaarheid.

Er is dus een duidelijke vooruitgang op het vlak van duurzaamheid, klantgerichtheid en reizigersgroei, maar het structurele probleem inzake capaciteit, stiptheid en beschikbaarheid van het materieel blijft een risico om de langetermijndoelstellingen van het openbaredienstcontract 2023-2032 te behalen.

De prestatie-indicator met betrekking tot de informatie in een verstoorde situatie wordt gemeten zoals beschreven in het openbaredienstcontract tussen de NMBS en de Belgische Staat. In eerste instantie moet deze informatie de volgende elementen bevatten: de oorzaak – wat er is gebeurd –, de locatie – waar het incident zich heeft voorgedaan – en de gevolgen van het incident. Nadien wordt deze informatie aangevuld met prognoses – de verwachte duur van het incident – en met een reisadvies waarin het mogelijke alternatief voor de reiziger wordt aangegeven. Wanneer al deze elementen aanwezig waren in de communicatie, werd de informatie als correct beschouwd.

Een volgende stap is uiteraard na te gaan of de verstrekte informatie juist was en of de prognoses van voldoende kwaliteit waren. Dat aspect wordt momenteel nog niet meegenomen in de berekening van deze indicator.

Voor de indicatoren passagierskilometers en beschikbaarheid van het rollend materieel stelde de NMBS in de zomer van 2025 al remediëeringsplannen op. Die worden opgevolgd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het remediëeringsplan *Beschikbaarheid van het rollend materieel* bevat verschillende acties die effect zullen hebben op twee domeinen: het verbeteren van de quota en het verminderen van de reserve.

Verschillende actieprojecten moeten de algemene betrouwbaarheid van het rollend materieel verbeteren. Het gaat daarbij om het wegwerken van de achterstand bij aanwervingen in de werkplaatsen, de implementatie van het plan *Absenteïsme* in de werkplaatsen, de invoering van aangepaste werkweken en shiftwerk en het opstellen van een betere materieelplanning. Het remediëeringsplan *Passagierskilometers* focust op vier pijlers om de achterstand in het aantal passagierskilometers weg te werken: het inzetten van meer treinen, de invoering van een nieuw tariefgamma, marketinginspanningen op het vlak van vrijetijdsverkeer en woon-werkverkeer en de implementatie van het anti-fraudeplan.

Voor de monitoring van deze plannen zijn afspraken gemaakt tussen de NMBS en de FOD Mobiliteit en Vervoer voor tussentijdse

is bedoeld als een stimulans om de prestaties te blijven verbeteren en niet als een automatische beloning, binnen een contractueel systeem waarin alle domeinen geëvalueerd worden en het boeken van vooruitgang een prioriteit blijft.

Le nombre de voyageurs-kilomètres est inférieur à l'objectif et le matériel roulant mobilisable est également insuffisant. Ce sont des malus. Les problèmes structurels sur le plan de la capacité, de la ponctualité et de la disponibilité du matériel constituent un risque pour l'objectif à long terme du contrat de service public 2023-2032.

L'indicateur de performance pour la communication en cas de situation dégradée se base sur la mention de la cause, la localisation et les conséquences, auxquelles s'ajoutent les prévisions de la durée de l'incident et un conseil de voyage proposant les autres solutions possibles. Si tous ces éléments sont présents, l'information est considérée comme correcte. Une étape ultérieure consiste à vérifier le degré d'exactitude de l'information fournie. Cet élément n'est pas encore pris en compte dans le calcul de cet indicateur.

Durant l'été 2025, la SNCB a déjà élaboré des plans de remédiation pour les indicateurs relatifs au nombre de voyageurs-kilomètres et au matériel roulant. Afin d'améliorer la fiabilité du matériel roulant, le retard dans les recrutements pour les ateliers sera résorbé, un plan de lutte contre l'absentéisme verra le jour et des semaines de travail ainsi qu'un rythme de travail par équipe adaptés seront instaurés. Pour les voyageurs-kilomètres, l'accent est mis sur quatre piliers: davantage de trains, une nouvelle offre tarifaire, des efforts de marketing tant pour les trajets de loisirs que pour les trajets domicile-travail, et la mise en œuvre du plan de lutte contre la fraude. Des accords ont été conclus entre mon SPF et la SNCB pour des

overlegmomenten om de voortgang en implementatie van de plannen te bespreken.

S'agissant de l'utilisation du bonus, la SNCB consacrera ces moyens exclusivement à des projets visant à améliorer le bien-être du personnel, comme cela a été dit par certains d'entre vous. L'entreprise m'a confirmé que l'intégralité de la somme sera investie dans des initiatives portant sur la charge de travail, l'ergonomie et d'autres mesures favorisant le bien-être. Effectivement, un concert de Lady Gaga n'est probablement pas la meilleure manière d'optimiser l'efficacité opérationnelle. Comme je ne suis pas membre de la SNCB, je n'y ai pas été invité. Même si je l'avais été, je n'y serais pas allé.

Zoals u weet, beschouw ik de komende jaren als de ruggengraat voor duurzame mobiliteit, met prioriteit voor stiptheid, betrouwbaarheid en de modernisering van het materieel en de infrastructuur, een betere toegankelijkheid en sterke klantgerichte diensten. Het aanbod voor reizigers moet groeien, maar tegelijk moet de kwaliteit merkbaar verbeteren door minder afgeschafte treinen en betere aansluitingen.

Er is dus een duidelijke vooruitgang op het vlak van duurzaamheid, klantgerichtheid en reizigersgroei. Toch blijven de structurele problemen rond capaciteitsbeperkingen, stiptheid en de beschikbaarheid van materieel een risico om de langetermijndoelstellingen van het openbaredienstcontract te realiseren.

Le contrat de service public prévoit également que lors du *mid-term review*, c'est-à-dire avril 2028, les indicateurs peuvent être révisés. Cela permet d'éventuellement augmenter ou ajuster les objectifs et les seuils, en tenant compte de l'évolution réelle du trafic ferroviaire et des attentes sociétales. Des objectifs trop élevés ou inatteignables qui produiraient un malus systématique feraient cependant perdre au mécanisme son caractère incitatif, avec le risque d'une dégradation des performances de la SNCB.

Je souhaite rappeler que la SNCB a déjà des efforts à fournir au cours de cette législature. L'examen de l'équilibre global du contrat de service public, prenant en compte les différentes obligations et engagements, sera effectué lors du *mid-term review* en 2028 afin d'assurer une vision complète et cohérente des responsabilités de chacun. Je n'ai pas mis sur la table de nouvelles économies de la SNCB, mais je ne veux pas non plus anticiper sur les décisions d'un conclave.

L'indisponibilité du matériel roulant est un problème opérationnel que la SNCB doit être en mesure de résoudre en optimisant ses ressources internes. Pour ce qui est du nombre de voyageurs-kilomètre, je fais confiance au nouveau plan de transport que la SNCB élabore. Comme dans le passé, les gains d'efficacité ainsi que les nouvelles recettes des voyageurs supplémentaires devront couvrir le coût.

Je m'inscris donc en faux contre ceux qui prétendent que le moyen universel pour résoudre tous les problèmes est d'augmenter la facture à charge du contribuable.

concertations intermédiaires portant sur les avancées.

Wat de bonus betreft, zal de NMBS haar middelen besteden aan projecten die het welzijn van het personeel verbeteren. Het volledige bedrag zal worden geïnvesteerd in initiatieven op het gebied van werkdruk, ergonomie en andere maatregelen die het welzijn bevorderen. Een concert van Lady Gaga is waarschijnlijk niet de beste manier om de operationele efficiëntie te optimaliseren. Zelfs als ik uitgenodigd zou worden, zou ik er niet heen gaan ...

Je considère que les prochaines années constitueront l'épine dorsale de la mobilité durable. L'offre devra augmenter et la qualité devra s'améliorer sensiblement, avec moins de trains supprimés et de meilleures correspondances.

Het openbaredienstcontract bepaalt dat de indicatoren bij de midterm review in april 2028 herzien kunnen worden. De doelstellingen en streefwaarden kunnen ook worden bijgesteld. Te hoge doelstellingen die systematisch tot een malus zouden leiden, dreigen de prestaties van de NMBS negatief te beïnvloeden.

De NMBS moet tijdens deze legislatuur al inspanningen leveren. Ik heb geen nieuwe besparingen voor de NMBS op tafel gelegd, maar ik wil niet vooruitlopen op de beslissingen van een conclaaf.

Om ervoor te zorgen dat er voldoende rollend materieel beschikbaar is, moet de NMBS haar middelen intern optimaliseren. Wat het aantal reizigerskilometers betreft, stel ik vrouwen in het nieuwe vervoersplan dat de NMBS uitwerkt. De efficiencywinsten en nieuwe ontvangsten door de

De *midterm review* van april 2028 is een formeel overleg tussen de federale overheid en de NMBS om de doelstellingen te evalueren en bij te sturen.

Hoewel de reizigers en Ombudsrail niet rechtstreeks bij deze oefening betrokken zijn, hecht ik wel veel belang aan de signalen en opmerkingen die we van hen ontvangen. Deze feedback wordt meegenomen als waardevolle achtergrond bij de analyse en helpt om de dienstverlening verder te verbeteren.

De samenwerking tussen de NMBS en Ombudsrail is gebaseerd op wederzijds respect en een gedeeld engagement om de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren. De NMBS neemt de aanbevelingen van Ombudsrail ernstig en engageert zich om waar mogelijk gevolg te geven aan aanbevelingen of voorstellen. Klachten en signalen van Ombudsrail worden bij de klantendienst en de betrokken directies systematisch besproken en leiden waar mogelijk tot concrete verbeteracties. Deze dialoog draagt bij tot een meer transparant en klantgericht spoorbeleid. De NMBS antwoordt steeds op de aanbevelingen van Ombudsrail en communiceert daarover in haar jaarverslag.

Het is de rol van Ombudsrail om aanbevelingen te formuleren. De NMBS dient die evenwel te toetsen aan de realiteit waarin zij moet werken, budgettair, juridisch, technisch en operationeel. Vandaar dat niet altijd positief kan worden geantwoord.

Tijdens de *midterm review* zal worden nagegaan in welke mate de NMBS haar doelstellingen voor de verschillende prestatie-indicatoren heeft gehaald en zullen tevens de jaarlijkse progressiewaarden van de prestatie-indicatoren met financiële bonus-malus voor de periode 2028-2031 worden vastgelegd. Dit gebeurt op basis van de evolutie in de periode 2023-2027. Het is dus mogelijk dat bepaalde streefwaarden eerder worden bereikt dan aanvankelijk verwacht, wat kan betekenen dat de doelstelling voor Horizon 2032 wordt bijgesteld.

Ook andere indicatoren, evenals de manier waarop die worden bepaald en gemeten, kunnen worden toegevoegd. Zo zullen de indicatoren met betrekking tot de stiptheid en de afgeschafte treinen ongetwijfeld tijdens de *midterm review* aan bod komen. Het aanpassen van objectieve indicatoren om dichter aan te leunen bij het subjectieve gevoel dat door reizigers wordt ervaren, is geen eenvoudige opdracht. Een globale indicator volgens een bepaalde definitie geeft echter het gemiddelde voor het hele spoornet weer, terwijl de reizigers vooral aandacht voor hun specifieke traject hebben.

De stiptheid zoals die wordt gemeten en gerapporteerd, geeft de stiptheid van de trein weer en toetst die aan hoe de stiptheid bij de reizigers wordt ervaren. Een reiziger die een traject met overstap aflegt en die overstap mist, zal in de realiteit een aanzienlijke vertraging oplopen zonder dat dit in de statistieken komt. In eerste instantie wil ik de spoorbedrijven dan ook aansporen om op het terrein inspanningen te leveren

toename van het aantal reizigers zullen de kosten moeten dekken.

Ik weiger alle problemen op te lossen door de belastingbetaler meer te laten betalen.

La révision à mi-parcours prévue en avril 2028 est une concertation formelle entre la SNCB et le fédéral. Ombudsrail n'y est pas directement associé, mais je tiens compte de ses commentaires.

La SNCB prend les recommandations d'Ombudsrail très au sérieux. Les plaintes et les signalements sont systématiquement examinés par les services à la clientèle et les directions concernées. Étant donné qu'il faut toujours tenir compte des réalités budgétaires, juridiques, techniques et opérationnelles, il n'est pas toujours possible de donner une réponse positive.

Lors de l'examen à mi-parcours, nous examinons les objectifs que la SNCB a atteints. Les valeurs de progression des indicateurs de performance avec le bonus-malus financier pour la période 2028-2032 sont également fixées. Si certaines valeurs cibles sont atteintes plus tôt, l'objectif pour Horizon 2032 peut être ajusté. D'autres indicateurs peuvent également être ajoutés.

L'adaptation des indicateurs objectifs relatifs à la ponctualité et aux trains supprimés afin de se rapprocher du sentiment subjectif des voyageurs n'est pas un exercice facile. Un indicateur global donne une moyenne pour l'ensemble du réseau, alors que les voyageurs s'intéressent principalement à leur propre trajet. La ponctualité telle qu'elle est mesurée compare la ponctualité du train à l'expérience des voyageurs. Une personne qui manque une correspondance peut subir un retard important, sans que cela apparaisse dans les statistiques. J'encourage les compagnies ferroviaires à s'efforcer en premier lieu d'améliorer la

om een hogere stiptheid te realiseren en het aantal afgeschafte treinen te beperken.

Met betrekking tot de hoogte van de bonus-malus is in het openbare dienstcontract momenteel bepaald dat het totale bedrag van de jaarlijkse financiële bonus-malus beperkt is tot ongeveer 5 miljoen euro, afhankelijk van het bereikte prestatieniveau.

Enfin, je tiens à souligner que le gouvernement, tout comme moi-même, soutient la SNCB dans ses ambitions à long terme à travers le plan pluriannuel d'investissement. Nous prévoyons des moyens pour l'acquisition de nouveaux trains, l'amélioration des infrastructures et la numérisation. La durabilité demeure en outre une priorité centrale. Nous misons sur la décarbonation de l'offre ferroviaire et sur la promotion d'un report modal en faveur des transports publics.

01.08 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, de conclusie blijft dezelfde, de NMBS krijgt 417.000 euro bonus. Wie dagelijks op het perron staat, weet dat zij dit niet verdient. Ze hebben drie doelstellingen gehaald en twee zwaar gemist. Ondertussen worden er nog steeds duizenden treinen per maand afgeschafte of rijden ze met vertraging.

Mijnheer de minister, u weet dat dit geen goed rapport is. Kinderen die geen goed rapport hebben, krijgen meestal ook geen zakgeld. Een bonus hoort prestaties te belonen. Reizigers willen stipte en betrouwbare treinen, geen statistieken die de werkelijkheid verdoezelen.

Dit geld zou dan ook beter besteed worden ter compensatie voor de reiziger, bijvoorbeeld met een Sorry Pass, want dat verdienen ze wel. Ze betalen abonnementen en treintickets, die vaak niet worden terugbetaald wanneer de trein afgeschafte is, niet stipt rijdt of overvol is.

Kortom, ik hoop dat u dit systeem grondig zult bekijken en de prestatie-indicatoren zult aanpassen, zodat ze ook representatief zijn voor de reiziger.

01.09 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour vos réponses, même si je n'étais pas présent tout à l'heure pour poser ma question.

Le train est devenu un maillon important, même principal, de la mobilité. Lutter contre la suppression des trains est une priorité pour un service de qualité. Le voyageur ne doit pas être la variable d'ajustement de la SNCB. Cette dernière doit agir en gérant ses dépenses de manière saine, sans en faire pâti le service aux usagers. Je ne manquerai pas de suivre le dossier à l'avenir.

01.10 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik zal het zeker nog eens beluisteren en de details grondig herbeluisteren.

Ik ben het eens met mevrouw De Knop als ze stelt dat het nog niet voldoende is. Ik ben het echter niet eens met haar stelling dat we daarom minder geld moeten geven aan de NMBS. Ik denk dat het

ponctualité et de réduire le nombre de trains supprimés.

Le montant total du bonus-malus financier annuel est limité à environ 5 millions d'euros.

De regering en ikzelf steunen de NMBS via het meerjareninvesteringsplan. We trekken middelen uit voor de aankoop van nieuwe treinen, de verbetering van de infrastructuur en de digitalisering. We zetten in op het decarboniseren van het spoorvervoer en op het bevorderen van een modal shift naar het openbaar vervoer.

01.08 Irina De Knop (Open Vld): Quiconque est sur le quai tous les jours sait que la SNCB ne mérite pas un bonus de 417 000 euros. Les voyageurs veulent des trains ponctuels, ils ne veulent pas des statistiques qui dissimulent la réalité. Il vaudrait mieux utiliser l'argent du bonus pour financer des compensations pour les voyageurs. Leurs tickets ne sont souvent pas remboursés quand leur train a été supprimé, est en retard ou bondé. J'espère que les indicateurs de performance seront adaptés.

01.09 Anthony Dufrane (MR): De trein is uitgegroeid tot een essentiële schakel van de mobiliteit. Het tegengaan van de afschaffing van treinen is een prioriteit. De reiziger mag niet de sluitpost worden van de NMBS. De vervoersmaatschappij moet haar uitgaven op een gezonde manier beheren.

01.10 Oskar Seuntjens (Vooruit): Je suis d'accord avec Mme De Knop lorsqu'elle fait observer que ces progrès ne sont pas encore suffisants, mais je ne partage pas son affirmation selon laquelle la SNCB devrait dès lors se voir

tegendeel waar is. Als we investeren kan ze hopelijk een betere dienstverlening aanbieden.

Verder is het belangrijk dat we blijven monitoren, zodat op het einde van deze legislatuur liefst alle, maar minstens meer doelstellingen worden gehaald. Dat is de uitdaging waar we samen met u onze schouders onder willen zetten.

01.11 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het blijft moeilijk uit te leggen waarom de NMBS een bonus krijgt, terwijl ze haar kerntaak niet haalt. Een op de tien treinen rijdt te laat, duizenden ritten worden afgeschaft en toch wordt het bedrijf beloond met een aanzienlijk bedrag. Het is alsof men een schoolrapport heeft met veel onvoldoendes en beloond wordt omdat men voor enkele vakken wel geslaagd is. Daarmee wil ik niet zeggen dat de CO₂-reductie en de energie-efficiëntie niet van belang zijn. Die zijn zeker van belang, maar de treinreiziger voelt dat niet. Wij moeten die treinreiziger centraal stellen, want die ligt wakker van andere zaken, namelijk de stiptheid die niet gehaald wordt en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Daaraan is nog werk.

Mijnheer de minister, die bonussen zijn zeker zinvol, maar we moeten prestaties belonen waaraan de reiziger wel iets heeft. Vandaag is dat verband zoek en dat tast het vertrouwen in het spoorbeleid aan.

01.12 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, het valt volkomen te begrijpen dat er vragen rijzen bij de bonus die de NMBS ontvangt. Die bonus is eigenlijk een beloning. Die staat natuurlijk haaks op de kwaliteit van de dienstverlening die de treinreizigers dagelijks ervaren.

Ik wil vooral – u hebt er zelf naar verwezen – de vinger op de wonde leggen. Ik heb in die zin een vreemd gevoel bij de vragen die hier vandaag werden gesteld en de verontwaardiging die daarin doorklinkt. U hebt terecht gezegd dat alles het gevolg is van de bepalingen die in het bonus-malussysteem in de beheersovereenkomst zijn opgenomen. Die beheersovereenkomst werd door de federale Staat afgesloten met de spoorbedrijven in de vorige legislatuur. Ik herinner mij dat dit toen al iets ongezien was. Er werd toen druk gecommuniceerd dat de totstandkoming van die beheersovereenkomst met de spoorbedrijven een nooit geziene samenwerking was, met een ongeziene transparantie, over alle partijgrenzen heen. Het was minister Gilkinet die daarin het voortouw nam. Alle andere partijen, in het bijzonder die van de meerderheid, deden volop mee.

Ikzelf, gevolgd door mevrouw Vindevoghel van de PTB en uw bekeurde ex-collega de heer Arens, stond op de banken omdat wij de voorontwerpen van de beheersovereenkomsten niet mochten inzien. Wij kregen ze pas achteraf te zien, na de ondertekening. De zaken die erin stonden hebben naderhand nog aanleiding gegeven tot een aantal opmerkingen. Dat is wat zich vandaag voltrekt. Ik vind het hallucinant dat sommige partijen die mee de pen hebben vastgehouden, vandaag verontwaardigd zijn.

01.13 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

En fait, il y a quelques semaines, vous aviez dit ici que la SNCB ne

allouer des fonds moins importants. Au contraire, les investissements permettront d'améliorer la qualité du service.

01.11 Dorien Cuylaerts (N-VA): Il est toujours difficile d'expliquer pourquoi la SNCB reçoit des bonus alors qu'elle ne remplit pas sa mission principale. Je ne dis pas que la réduction des émissions de CO₂ et l'efficacité énergétique ne sont pas importantes, mais ce sont des progrès que les voyageurs ne ressentent pas. Ce sont eux qui doivent être au centre des préoccupations et c'est pour eux qu'il faut améliorer la ponctualité et la fiabilité. Les bonus ont leur utilité, mais ils doivent récompenser des performances qui profitent aux voyageurs.

01.12 Frank Troosters (VB): Je suis quelque peu surpris par l'indignation qui règne dans cette commission. Le bonus versé à la SNCB résulte des dispositions de la convention de gestion conclue par le gouvernement précédent, au-delà des clivages politiques. Je trouve ahurissant que les partis qui ont à l'époque participé à la rédaction de ce contrat soient aujourd'hui si indignés.

01.13 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Enkele weken geleden verklaarde u dat de NMBS geen nieuwe besparingen zou moeten

devrait pas faire de nouvelles économies. Aujourd'hui, vous dites que ce n'est pas à l'ordre du jour "pour le moment". J'ai quand même envie de dire que le minimum est que l'on arrête, parce que 675 millions sur votre législature, c'est déjà beaucoup. Pour moi, cela n'a pas de sens. Je n'arrête pas de répéter ici, mais il n'y a rien à faire, que le personnel est en sous-effectif. Il y a une surcharge de travail. En 25 ans, c'est quand même un quart du personnel en moins.

doorvoeren, maar vandaag voegt u daaraan toe: "voorlopig". Zo'n 675 miljoen euro moet er bespaard worden tijdens uw legislatuur, dat is al een enorm bedrag! In 25 jaar tijd werd een kwart van het personeel wegbezuinigd.

IDEWE l'a dit, et je rappelle que c'est un service qui est externe aux chemins de fer. C'est une entreprise privée qui s'occupe de la prévention et de la protection au travail. Ce sont plus que 4 cheminots sur 10 qui sont épuisés par leur travail. Une grosse partie risque de faire un burn-out. Je trouve que vous devez plutôt investir dans le personnel et dans l'infrastructure. S'il faut faire des économies, ce dont je suis consciente, pourquoi pas, mais cela doit être fait pour mieux investir. Faites plutôt des économies sur les consultances de McKinsey, Boston Consulting et d'autres multinationales, qui s'élevaient à 250 millions l'an dernier. Des économies peuvent également être réalisées, par exemple en réunifiant les entités qui ont été scindées autrefois. On économiserait ainsi les rémunérations de deux top managers. Pourquoi ne pas en garder un seul pour les trois entreprises en même temps?

Zoals IDEWE al aangaf, zijn meer dan 4 op de 10 spoorwagmedewerkers uitgeput. Er zijn investeringen nodig in het personeel en in de infrastructuur, en er moet bespaard worden op de consultancykosten van McKinsey, Boston Consulting Group en andere bureaus, die vorig jaar 250 miljoen euro bedroegen. Wat het topmanagement betreft: waarom niet één enkele topmanager behouden voor de drie huidige entiteiten samen?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Débat d'actualité sur l'introduction de la nouvelle structure tarifaire par la SNCB et questions et interpellation jointes de

- Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La réforme tarifaire de la SNCB et l'accessibilité ferroviaire depuis la province de Luxembourg" (56007337C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La mise en place d'un ticket de transport unique" (56008946C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux tarifs et nouvelles réductions de la SNCB" (56008971C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle offre tarifaire de la SNCB" (56000142I)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le billet combiné et les nouveaux tarifs" (56008974C)
- Oskar Seuntjens à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le billet combiné et les nouveaux tarifs" (56009005C)
- Anthony Dufrane à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau plan tarifaire de la SNCB pour les vélos et les animaux" (56009054C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56009097C)
- Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le ticket unique national et la mise en place d'un système "pay-as-you-go" intégré d'ici 2026" (56009143C)
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état des lieux en ce qui concerne l'instauration d'une nouvelle structure tarifaire à la SNCB" (56009167C)
- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56009168C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le supplément vélo de la SNCB" (56008977C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les nouveaux tarifs de la SNCB" (56009507C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement

durable) sur "Le nouveau système tarifaire Train+" (56009663C)

- Serge Hiligsmann à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'entrée en vigueur de la nouvelle grille tarifaire de la SNCB" (56009684C)

02 Actualiteitsdebat over de invoering van de nieuwe tariefstructuur door de NMBS en toegevoegde vragen en interpellatie van

- Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tariefhervorming bij de NMBS en de bereikbaarheid met de trein vanuit de provincie Luxemburg" (56007337C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het invoeren van een eengemaakt vervoersticket" (56008946C)

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven en kortingen van de NMBS" (56008971C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De invoering van de nieuwe tariefstructuur door de NMBS" (56000142I)

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het combiticket en de nieuwe tarieven" (56008974C)

- Oskar Seuntjens aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het combiticket en de nieuwe tarieven" (56009005C)

- Anthony Dufrane aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe tariefplan van de NMBS voor fietsen en dieren" (56009054C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56009097C)

- Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een eengemaakt nationaal vervoerbewijs en het geïntegreerde pay-as-you-gosysteem tegen 2026" (56009143C)

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stand van zaken met betrekking tot de invoering van een nieuw tariefsysteem bij de NMBS" (56009167C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56009168C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het fietssupplement op de trein" (56008977C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe tarieven van de NMBS" (56009507C)

- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe tariefstelsel Train+" (56009663C)

- Serge Hiligsmann aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De inwerkingtreding van de nieuwe tarieven van de NMBS" (56009684C)

02.01 **Carmen Ramlot** (Les Engagés): Monsieur le ministre, la réforme tarifaire de la SNCB prévoit la fin des formules spéciales comme le ticket senior ou le ticket week-end. Elles seront remplacées par un système de réductions globales, dont certaines resteront liées à l'heure de départ du train ou au nombre de kilomètres. Si cette réforme répond à une volonté de simplification et d'accessibilité, elle ne règle toutefois pas un problème structurel qui touche particulièrement les habitants de la province de Luxembourg: les temps de trajet relativement longs ainsi que les nombreux kilomètres vers les grandes villes du pays.

Ainsi, un départ en matinée depuis Virton, Marbehan ou Arlon vers Bruxelles, Anvers, Bruges ou Ostende implique une arrivée en fin de matinée, bien après l'heure de l'apéritif, voire en début d'après-midi, réduisant considérablement le temps de séjour sur place, ce qui le rend moins attractif et moins convivial.

Avec le système actuel, la validité d'horaire différé des tickets spéciaux (par exemple, 9 h en semaine pour le ticket senior) empêche une réelle égalité d'accès aux formules avantageuses pour les citoyens de la

02.01 **Carmen Ramlot** (Les Engagés): Met de hervorming van het tariefstelsel van de NMBS worden de bijzondere formules zoals het weekendticket vervangen door globale kortingen in functie van het tijdstip waarop men de trein neemt en het aantal afgelegde kilometers. De reistijd vanuit de provincie Luxemburg naar de grote steden van ons land is echter vrij lang en het aantal kilometers is groot. Als men tot 9 uur moet wachten om te vertrekken, betekent dat dat men minder lang ter plaatse kan zijn.

Moet het kortingsmechanisme niet herzien worden, in die zin dat er per provincie rekening gehouden wordt

province de Luxembourg.

Monsieur le ministre, dans le cadre de cette réforme tarifaire, ne serait-il pas opportun de réévaluer les conditions d'utilisation des réductions, en tenant compte notamment des réalités géographiques propres aux régions les plus éloignées? Concrètement, pourrait-on envisager une différenciation horaire par province (par exemple, une validité anticipée dès 7 h ou 8 h pour ces régions éloignées des grands centres touristiques intéressants) afin de garantir aux habitants du Sud du pays de profiter des réductions et d'organiser des excursions d'une journée comparables à celles des autres citoyens?

02.02 Frank Troosters (VB): Collega's, mijnheer de minister, wat mijzelf betreft, heb ik een combinatie van twee gewone vragen en een interpellatie over het onderwerp. De twee gewone vragen zal ik eerst kort toelichten, ik zal ze niet helemaal overlopen.

De eerste vraag betreft het invoeren van een eengemaakt vervoersticket. Dat was een van de ambities die ook in het regeerakkoord waren opgenomen. Nu worden de eerste stappen gezet door het dossier – wat misschien niet onlogisch is – bij de verschillende vervoersmaatschappijen te leggen met de vraag om een voorstel uit te werken. Ik heb daarover enkele vragen gesteld van uiteenlopende aard, ook van technische aard. Ik denk bijvoorbeeld aan de scanning van een eengemaakt ticket, dat uiteraard bij de verschillende vervoersmaatschappijen op dezelfde manier moet kunnen worden gebruikt. Dat vergt uiteraard heel wat voorbereiding. Mijn vragen hebben betrekking op de technische en financiële aspecten, alsook op de timing van dat eengemaakt vervoersticket.

Mijn tweede vraag gaat over het fietssupplement op de trein. Ook dat was een van de ambities die nadrukkelijk in de regeerverklaring zijn opgenomen. In het regeerakkoord staat dat men het fietssupplement wil herbekijken, minstens binnen de daluren. We merken dat er bij de recente aanpassing van de tarieven geen sprake is van een afschaffing. Wat vroeger 4 euro was, bedraagt nu 3 euro tijdens de daluren en 5 euro tijdens de spits. Ik zou dat trouwens liever omdraaien. Het lijkt mij immers dat men pendelaars juist moet aanmoedigen om de fiets te gebruiken en dat de tarieven in die zin eerder in omgekeerde richting hadden moeten worden aangepast. Ik heb daarover enkele vragen, zowel over de achterliggende redenering als over de afstemming met de regeerverklaring en over enkele technische aspecten.

Mijn interpellatie betreft het geheel van de nieuwe tarieven. We hebben het daar al uitvoerig over gehad. Het is een onderwerp dat al in de vorige legislatuur aan bod kwam, toen de eerste voorontwerpen van de nieuwe tariefplannen bekend raakten. We hebben daar toen uitgebreid over gedebatteerd.

De nieuwe tarieven zijn op 15 oktober jongstleden in werking getreden. In haar communicatie benadrukt de NMBS vooral dat het voor het merendeel van de reizigers goedkoper zal worden. Dat kan zo zijn, maar niet voor iedereen. De NMBS rekent erop dat er in het begin mogelijk een daling van de inkomsten zal zijn, maar dat de reizigers zo enthousiast zullen zijn over de nieuwe tarieven dat ze nadien massaal opnieuw de trein zullen nemen, wat op termijn tot hogere ontvangsten uit tickets en abonnementen zou moeten leiden.

met de ligging ervan? Zou de korting niet al vanaf 7 of 8 uur kunnen gelden, zodat de inwoners van het zuiden van het land ook daguitstapjes kunnen maken?

02.02 Frank Troosters (VB): Conformément à l'accord de gouvernement, il est prévu d'instaurer un titre de transport unifié. Il a été demandé aux diverses sociétés de transport d'élaborer une proposition. Mes questions concernent les aspects techniques et financiers ainsi que le calendrier.

En outre, il est précisé dans l'accord de gouvernement que le supplément vélo sera reconsidéré, au moins en ce qui concerne le tarif pour les heures creuses. Si auparavant, ce billet s'élevait à 4 euros, désormais, son prix sera de 3 euros pendant les heures creuses et de 5 euros pendant les heures de pointe. J'aurais préféré le contraire, pour encourager l'utilisation du vélo par les navetteurs. Dans ce contexte, je voudrais poser quelques questions sur le raisonnement qui sous-tend cette tarification, sur la mesure dans laquelle elle correspond aux principes énoncés dans l'accord de gouvernement et sur quelques aspects techniques.

Par ailleurs, j'ai déposé une interpellation sur les nouveaux tarifs qui sont entrés en vigueur le 15 octobre dernier. Dans sa communication, la SNCB souligne que la plupart des voyageurs paieront moins cher leur billet. La SNCB s'attend à assister dans un premier temps à une baisse des recettes des billets et abonnements, puis à une hausse de celles-ci par la suite, lorsque les voyageurs seront tellement enthousiastes à propos des nouveaux tarifs qu'ils reprendront le train en masse. Je pense que

Ik durf te betwijfelen of dat inderdaad zo zal zijn. We hebben het daarover ook in het eerdere actuadebat gehad. Ik denk dat mensen best bereid zijn om een redelijke prijs te betalen voor het openbaar vervoer, op voorwaarde dat de trein rijdt, comfortabel en stipt is, stopt waar gepland en dat ze veilig kunnen reizen. Ik ben ervan overtuigd dat de treinreiziger daar gerust voor wil betalen in ruil voor een degelijke dienstverlening.

Dat lijkt mij veel belangrijker dan te veronderstellen dat de nieuwe tarieven automatisch zullen leiden tot een massale toename van het treinverkeer. De toekomst zal dat uitwijzen.

Wat ik vooral betreur, is dat wij zowel tijdens de vorige legislatuur als tijdens de huidige legislatuur al verschillende keren hebben gedebatteerd over de nieuwe tariefplannen van de NMBS en dat daarbij bepaalde kritieken naar voren zijn gekomen. Ze werden niet enkel door parlementsleden in dit Huis verwoord, maar ook door externe organisaties. Het ging onder meer om belangenverdedigers van de treinreizigers en bijvoorbeeld ook OKRA.

De kritiek kwam erop neer dat lange ritten in vele gevallen veel duurder zouden worden en dat het systeem bijzonder onoverzichtelijk is. Nogtans was een van de uitgangspunten van de spoorplannen destijds dat alles eenvoudiger, duidelijker en gebruiksvriendelijker moest worden.

Ik betreur dat, wanneer wij nu kijken naar de situatie sinds 15 oktober 2025 toen de nieuwe tarieven van kracht werden, er eigenlijk niets lijkt te zijn gedaan met de opmerkingen die al lang geleden, zelfs vóór de huidige legislatuur, werden geformuleerd. Er is misschien overleg geweest, maar in wezen is alles gebleven zoals het was.

De senioren klagen nu ook dat het sinds 15 oktober 2025 ingevoerde systeem onoverzichtelijk is. Wat wij destijds hebben voorspeld, gebeurt nu ook. Dat blijkt ook uit de krantenartikelen en de commentaren van de belangenverdedigers van de treinreizigers.

Er is een korting van 40 %. Wie een bepaalde kaart heeft, krijgt daar nog eens 40 % korting bovenop. De kaart kost een bepaald bedrag, maar als een reiziger ze ineens voor een volledig jaar neemt, geldt een andere prijs. Het onderscheid tussen piek- en daluren begrijp ik wel, maar voor bepaalde treinreizigers is dat bijzonder moeilijk.

Sommigen dachten aanvankelijk dat zij 40 % korting kregen en nog eens 40 % met de treinkaart erbij. Wanneer zij dan met een groep van meer dan vier tot vijftien personen zouden reizen, meenden zij dat ze nog eens groepskorting zouden krijgen. Dat is drie keer 40 %, dus 120 %, en dan zouden zij zelfs worden betaald om de trein te nemen. Ik begrijp dat dat een simplistische redenering is, maar het illustreert wel hoe verwarrend en moeilijk het systeem is.

De NMBS stelt dat elke treinreiziger automatisch het voor hem meest voordelige tarief zal krijgen. Dat zou er nog maar aan ontbreken. Ik meende dat dat altijd al het geval was. Dat kan ook kaderen in een bredere discussie over dienstverlening, loketten en treinpunten. Hoe een en ander ook wordt aangepakt, online of via automaten, het lijkt mij vanzelfsprekend dat de NMBS een klant, een treinreiziger, niet te veel laat betalen, zeker niet als de dienstverlening dan nog te wensen overlaat.

cette évolution n'est envisageable qu'à condition d'offrir un service de qualité.

Dans le passé, on critiquait déjà le coût potentiellement très élevé des longs trajets dans beaucoup de cas et la grande opacité du système alors que l'on voulait justement évoluer vers plus de simplicité, de transparence et de convivialité. Aujourd'hui, les seniors se plaignent également du fait que le système instauré depuis le 15 octobre 2025 manque de transparence, avec une politique de réductions opaque et une distinction également opaque entre les heures creuses et les heures de pointe.

La SNCB affirme en outre que chaque voyageur bénéficiera automatiquement du tarif le plus avantageux pour lui, ce qui devrait être l'évidence même.

Avez-vous eu ou un de vos collaborateurs de cabinet a-t-il eu, au cours des derniers mois, une concertation avec la SNCB au sujet de l'instauration des nouveaux plans tarifaires? Quelle a été la teneur de cette concertation?

Au cours de cette concertation, avez-vous fait part de vos préoccupations concernant la convivialité du nouveau système et le renchérissement des trajets ferroviaires sur de longues distances?

Comment évaluez-vous la nouvelle structure tarifaire de la SNCB? Incitera-t-elle les gens à prendre le train?

La réduction pour les groupes de 4 à 15 personnes est-elle cumulable avec d'autres réductions? Comment évaluez-vous la suppression des cartes multi-voyages? Reconnaîsez-vous qu'une excursion d'une journée à la mer pour des seniors du Limbourg devient plus difficile et plus coûteuse dans le cadre de la nouvelle structure tarifaire de la SNCB? Allez-vous encore discuter avec la SNCB de la

Mijnheer de minister, daarom heb ik daarover een aantal vragen.

Hebt u of heeft iemand van uw kabinet de voorbije maanden overleg gehad met de NMBS over de invoering van de nieuwe tariefplannen? Indien ja, wat was de inhoud van het overleg?

Hebt u tijdens dat overleg de bezorgdheden over de gebruiksvriendelijkheid van het nieuwe systeem en het duurder worden van treinreizen over een lange afstand kenbaar gemaakt? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

Hoe evalueert u de nieuwe tariefstructuur van de NMBS? Komt die tegemoet aan uw beleidsdoelstelling om meer mensen ertoe aan te zetten om de trein te nemen? Deelt u de stelling van de NMBS dat de nieuwe tariefstructuur ervoor zal zorgen dat meer mensen de trein nemen?

Is de groepskorting voor groepen van 4 tot 15 personen cumuleerbaar met andere kortingen?

Hoe evalueert u de afschaffing van de meerrittenkaarten?

Erkent u dat een dagtrip naar zee voor senioren vanuit Limburg moeilijker en duurder wordt binnen de nieuwe tariefstructuur van de NMBS? Zult u nog actie ondernemen om in overleg te gaan met de NMBS en te bekijken hoe bepaalde zaken eenvoudiger kunnen en hoe een forse prijsstijging voor langeafstandsritten kan worden verholpen?

Ik stel die laatste vraag om de volgende reden. Ik ben Limburger, maar er zijn wellicht nog andere plaatsen waar men met hetzelfde probleem wordt geconfronteerd, bijvoorbeeld als men vanuit Luxemburg de trein naar de kust wil nemen. Als een Limburgse senior dat wil doen, betaalt hij daar nu een pak meer voor dan voorheen. Bovendien wordt hij nog met een praktisch probleem geconfronteerd. Als hij bijvoorbeeld een dagje naar Blankenberge wil gaan, dan moet hij op tijd vertrekken. Dat is immers een lange treinrit en daardoor is hij verplicht om tijdens de piekuren te vertrekken, anders komt hij pas tegen de middag aan en is de dag al half voorbij. Als hij daar iets aan wil hebben, is hij dus verplicht om vroeg te vertrekken. Praktisch en prijstechnisch is dat geen verbetering.

De stelling van de NMBS is dat de tarieven beter zijn en dat meer mensen de trein zullen nemen, maar ik denk dat dat op bepaalde plaatsen zelfs het omgekeerde effect zal hebben.

02.03 Irina De Knop (Open Vld): Dank u, mijnheer de voorzitter. U hebt de context van de vraag al duidelijk geschetst. Het spoorwegbedrijf verwacht dat 70 à 80 % van de reizigers minder of evenveel zal betalen. Tegelijkertijd verdwijnen echter een aantal rittenkaarten en ook de korting voor grote gezinnen. Dat laatste leidt tot de kritiek dat vooral grote gezinnen nu worden benadeeld.

Ook de reizigersorganisatie TreinTramBus heeft scherpe kritiek geuit. Volgens hen is het nieuwe systeem veel ingewikkelder dan aangekondigd, onder meer door de combinatie van piek- en daluren, verschillende kortingspercentages en cumulregels, die zelfs voor frequente reizigers moeilijk te begrijpen zijn.

manière dont certaines choses pourraient être simplifiées et dont on pourrait éviter une forte augmentation des prix pour les trajets longue distance? La SNCB affirme en effet que les tarifs sont plus avantageux et que davantage de personnes prendront le train, mais je pense que dans certains endroits, l'effet sera exactement inverse.

02.03 Irina De Knop (Open Vld): La société ferroviaire prévoit que 70 à 80 % des voyageurs paieront moins ou autant, mais certaines cartes à voyages multiples et la réduction pour les familles nombreuses disparaissent. La complexité du système fait l'objet de nombreuses critiques. De plus, il n'y a pas suffisamment de différenciation en fonction des trajets domicile-travail.

Ik heb deze middag zelf de proef op de som genomen, mijnheer de minister, en ook wij waren redelijk verward over de talrijke parameters die men moet ingeven en over de reden waarom bepaalde tarieven worden toegepast. Ik begrijp ook de opmerking van de voorzitter dat er onvoldoende wordt gedifferentieerd in functie van het woon-werkverkeer.

Hoe beoordeelt u de kritiek op het nieuwe tariefsysteem, met name dat het te complex zou zijn en voor verwarring zal zorgen bij reizigers? Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat reizigers via loketten, automaten en online automatisch het voordeligste tarief krijgen, zeker bij gecombineerde kortingen?

Hoe wordt deze hervorming geëvalueerd op het vlak van betaalbaarheid, sociale rechtvaardigheid en toegankelijkheid voor gezinnen, frequente reizigers en mensen met beperkte middelen? En hoever staat het aangekondigde overleg over een intermodaal tarief met De Lijn, de MIVB en de TEC? Pas met zo'n geïntegreerd tarief zullen reizigers immers vlotter verschillende vervoersmodi kunnen combineren via één ticket. Dit wordt allang aangekondigd en we kijken uit naar het resultaat.

02.04 Oskar Seuntjens (Vooruit): Mijnheer de minister, er is inderdaad net een nieuwe tariefstructuur aangekondigd. In mijn omgeving vallen veel gemengde reacties te horen. Veel mensen zijn tevreden dat ze op een goedkopere manier de trein kunnen nemen, bijvoorbeeld in de daluren is er een aanzienlijk prijsverschil in vergelijking met vroeger. Ook voor jongeren zijn er interessante opties ingevoerd.

Anderzijds is er nog ruimte voor verbetering wat de communicatie betreft. Elke hervorming vergt een aanpassing van de reizigers, waardoor dat nooit helemaal vlot verloopt. Toch moet de overheid zorgen voor een heldere communicatie.

In dat verband wil ik vragen of u al hebt nagedacht over manieren om duidelijker te communiceren, zodat klanten gemakkelijk kunnen achterhalen welke optie het goedkoopst is wanneer ze een treinticket kopen. Kan dat bijvoorbeeld via de NMBS-app of aan de automaten in de stations, met een duidelijk overzicht? Daarover moet grondig worden nagedacht.

Het andere deel van mijn vragen betreft het combiticket, dat voor onze partij al lang een strijdpunt is. Wanneer mensen bijvoorbeeld een daguitstap naar de kust willen maken, moeten ze vaak verschillende vervoersmaatschappijen gebruiken. Het zou dus bijzonder nuttig zijn als men daarvoor één enkel, eenvoudig ticket kon kopen.

Ik heb vernomen dat de NMBS samen met De Lijn, de MIVB en de TEC een voorstel in die zin heeft uitgewerkt. Volgens de berichtgeving hebben de verschillende ministers van Mobiliteit dat voorstel ook positief onthaald en zou er in maart een concreet plan worden uitgewerkt. Mijn vraag, mijnheer de minister, is of u meer informatie kunt geven over de timing en over hoe ervoor gezorgd kan worden dat het combiticket zo snel mogelijk op de markt komt.

02.05 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, comme mes collègues l'ont annoncé et répété, la SNCB a récemment présenté ce

Que pensez-vous de ces critiques? Comment la SNCB veillera-t-elle à ce que les voyageurs bénéficient automatiquement du tarif le plus avantageux aux guichets, aux distributeurs automatiques et en ligne? Comment la réforme sera-t-elle évaluée en termes d'accessibilité financière, de justice sociale et d'accessibilité pour les familles, les voyageurs fréquents et les personnes à faibles revenus? Où en sont les discussions avec De Lijn, la STIB et le TEC au sujet d'un tarif intermodal?

02.04 Oskar Seuntjens (Vooruit): J'entends que la nouvelle structure tarifaire suscite des réactions en sens divers. La communication peut cependant encore être améliorée.

Avez-vous déjà réfléchi à la manière de clarifier la communication pour que les clients puissent aisément savoir quelle est l'option la moins chère? Par ailleurs, il semble que la SNCB, De Lijn, la STIB et les TEC aient élaboré une proposition de billet combiné. Pouvez-vous nous donner des précisions sur le calendrier d'instauration de ce billet?

02.05 Anthony Dufrane (MR): De NMBS heeft een ingrijpende

qu'elle qualifie de la plus grande réforme tarifaire des 30 dernières années, laquelle entrera en vigueur le 15 octobre prochain.

Si cette nouvelle grille se veut plus transparente et avantageuse pour une majorité d'usagers, elle suscite néanmoins des interrogations quant à certains suppléments, notamment ceux appliqués au transport des vélos et des animaux. Les voyageurs accompagnés d'animaux domestiques continuent également de s'acquitter d'un supplément de trois euros, tandis que le tarif des vélos, pour sa part, évolue de différentes manières.

Alors que les pouvoirs publics encouragent activement la mobilité durable et l'intermodalité, le tarif appliqué aux bicyclettes, lui, connaît une hausse. Il passe de quatre à cinq euros en semaine, tandis que le prix sera de trois euros en heures creuses, les week-ends et jours fériés. Cette évolution contraste avec une volonté affichée de favoriser l'usage combiné du train et du vélo, pourtant essentielle à la transition écologique et à la réduction du trafic routier.

Monsieur le ministre, premièrement, quelles sont les raisons justifiant le maintien, voire l'augmentation du tarif pour le transport des vélos dans les trains, alors même que la mobilité douce est de plus en plus promue? Deuxièmement, combien de voyageurs ont-ils payé annuellement ce supplément vélo au cours des cinq dernières années? Quelle évolution observons-nous sur cette période? Qu'en est-il du tarif appliqué aux animaux domestiques? Troisièmement, quelle est la recette annuelle générée par ces suppléments, ventilée entre les vélos et les animaux domestiques? Quatrièmement, une révision de ces tarifs est-elle envisagée dans le futur afin d'encourager davantage les combinaisons train-vélo? Pour conclure, monsieur le ministre, une taille minimale est annoncée concernant les suppléments pour animaux. Cependant, aucune mention n'est faite d'une taille maximale, qui pourrait pourtant encadrer certains excès liés notamment aux nouveaux animaux de compagnie.

02.06 Dorien Cuylaerts (N-VA): Vorige week is het nieuwe tariefsysteem van de NMBS in werking getreden. Het was de bedoeling dat dit systeem eenvoudig en voordelig zou zijn voor iedereen. In de praktijk blijkt het echter behoorlijk ingewikkeld te zijn. Ik denk dat de handleiding van een IKEA-meubel vaak eenvoudiger te begrijpen is. Wie korting wil, moet misschien een extra kaart aanschaffen. Maar dan rijst de vraag: hoe vaak neem ik de trein? Moet ik dan een maandelijkse of een jaarlijkse kaart kopen? Wordt het dan effectief goedkoper of kom ik achteraf bedrogen uit?

De doelstelling is om meer reizigers op de trein te krijgen. Een tariefsysteem kan daar zeker toe bijdragen en zal wellicht tot gevolg hebben dat meer reizigers de trein nemen. Belangrijker zijn echter de stiptheid, de kwaliteit en de betrouwbaarheid. Dat is wat de reiziger echt bezighoudt. Dat neemt niet weg dat de nieuwe tarieven zeker positieve aspecten hebben.

tariefhervorming doorgevoerd. Hoewel het de bedoeling is dat vele reizigers hierdoor minder betalen voor hun treinrit, roept de hervorming vragen op betreffende de supplementen voor het vervoer van fietsen en huisdieren. Reizigers die hun huisdier meenemen op de trein, betalen een supplement van 3 euro. Hoewel de overheid duurzame mobiliteit en intermodaliteit aanmoedigt, stijgt het tarief voor fietsen van 4 naar 5 euro op weekdagen en zal het tijdens de daluren en in het weekend 3 euro bedragen.

Waarom wordt het tarief voor het meenemen van de fiets op de trein verhoogd? Hoeveel reizigers betaalden de voorbije vijf jaar dat fietssupplement, opgesplitst per jaar, en welke evolutie valt er daarin vast te stellen? Hoe zit het met het tarief voor huisdieren? Wat is de jaarlijkse opbrengst van deze supplementen, opgesplitst tussen fietsen en huisdieren? Zullen deze tarieven in de toekomst herzien worden om het gecombineerd gebruik van de trein en de fiets aan te moedigen? Er wordt een minimumgrootte voor het huisdier vermeld, maar er wordt niet gesproken van een maximumgrootte, wat toch nuttig zou kunnen zijn om een regeling te treffen voor bepaalde buitenproportioneel grote nieuwe gezelschapsdieren. Hoe zit het daarmee?

02.06 Dorien Cuylaerts (N-VA): Le nouveau système tarifaire de la SNCB est entré en vigueur la semaine passée et en pratique, il paraît assez complexe. L'objectif consiste à faire augmenter le nombre de voyageurs sur les trains. Un système tarifaire peut certainement y contribuer, mais la ponctualité ainsi que la qualité et la fiabilité des services sont plus importantes. En outre, il est très important de développer une communication claire en temps et en heure.

Pourquoi la SNCB n'a-t-elle lancé sa communication qu'une semaine

lets waar een treinreiziger echter wél van wakker ligt, is de communicatie. Als de NMBS slechts een week voor de inwerkingtreding van de nieuwe tarieven begint te communiceren, lijkt mij dat eigenlijk te laat. Er rijzen dan honderden vragen bij de reizigers. Ze moeten zelf uitzoeken hoe ze het goedkoopste tarief kunnen bekomen. Ik denk dat we daar toch wat meer aandacht aan moeten besteden. Die gebrekkige communicatie komt eigenlijk bij elk thema dat de NMBS aanbelangt terug.

Waarom communiceert de NMBS pas een week voor de start van de nieuwe tarieven? Het gaat hier om de grootste tariefwijziging in jaren en heel wat reizigers zitten met vragen. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de treinreizigers binnen het nieuwe systeem steeds het goedkoopste treinticket aangeboden krijgen, zowel online, aan de loketten als aan de ticketautomaten? Zal de ticketautomaat bijvoorbeeld ook naar het geboortjaar vragen? Welke actoren waren allemaal betrokken bij deze nieuwe tariefbepaling?

Er is al geruime tijd sprake van een geïntegreerd combiticket voor trein, tram, bus en metro. Zult u hier verder werk van maken? Zo ja, tegen wanneer mogen we resultaat verwachten?

02.07 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, les quatre ministres belges de la Mobilité ont récemment annoncé leur volonté commune de concrétiser d'ici le printemps 2026 la mise en place d'un système *pay-as-you-go*, permettant d'utiliser tous les modes de transports – métro, bus, train et tram – avec un seul et même titre de transport.

Ce projet, discuté lors de la dernière conférence interministérielle de la Mobilité, vise donc à rendre le réseau belge plus fluide, plus interconnecté, plus cohérent pour les usagers. Il repose sur un principe simple: le voyageur paye automatiquement le meilleur tarif, quel que soit l'opérateur emprunté. Un modèle inspiré du SwissPass a été évoqué. L'alliance SwissPass, pour rappel, fédère 250 entreprises de transport et 20 structures tarifaires en Suisse. Les bénéfices d'un tel dispositif seraient considérables: simplification des déplacements multimodaux, réduction des barrières tarifaires, gain de temps et attractivité accrue des transports publics.

Cependant, ce chantier implique aussi d'importants défis techniques et institutionnels: l'harmonisation des systèmes de billetterie, l'interopérabilité numérique, la protection des données et la répartition des recettes entre opérateurs.

Dès lors, monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser les questions suivantes: pouvez-vous préciser le rôle exact du niveau fédéral et plus particulièrement celui de votre cabinet dans la coordination du projet entre les différentes entités? Quelle méthodologie et quel calendrier sont envisagés pour aboutir à une proposition concrète d'ici le printemps 2026? La SNCB, en tant qu'acteur clé du réseau national, participe-t-elle déjà à des projets pilotes ou à des tests techniques visant à évaluer la faisabilité du système? Enfin, comment garantir que ce ticket unique n'entraîne pas de surcoût pour les voyageurs et respecte pleinement la neutralité tarifaire entre opérateurs régionaux et fédéraux?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour votre engagement en faveur d'une mobilité intégrée, fluide et

avant l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs? Comment les chemins de fer veillent-ils à ce que les voyageurs se voient systématiquement proposer le billet le plus avantageux dans le cadre du nouveau système? Quels acteurs ont été impliqués dans cette nouvelle tarification? Qu'en sera-t-il du nouveau billet combiné pour le train, le tram, le bus et le métro?

02.07 Gilles Foret (MR): Begin 2026 zullen de vier Belgische ministers van Mobiliteit een *pay-as-you-go* systeem invoeren, zodat de reizigers met één enkel vervoersbewijs de metro, bus, trein en tram kunnen nemen. Dat systeem zal het Belgische transportnetwerk vlotter en coherenter maken en zorgen voor een betere interconnectie. De reiziger zal automatisch het voordeligste tarief betalen, ongeacht de openbaarvervoersmaatschappij. Er wordt verwezen naar het model van de SwissPass, dat 250 vervoersbedrijven en 20 tariefstructuren in Zwitserland verenigt. Het systeem zou multimodale verplaatsingen makkelijker maken, tariefbelemmeringen verminderen en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer vergroten. Het vereist wel de harmonisatie van ticketingsystemen, digitale interoperabiliteit, gegevensbescherming en een duidelijke verdeling van de inkomsten tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen.

Welke rol speelt de federale overheid, meer bepaald uw kabinet, in de coördinatie van dit project? Welke methodologie en welk tijdspad worden er gehanteerd om het project concreet gestalte te geven tegen het voorjaar van 2026?

accessible à tous, en ligne avec les objectifs européens de connectivité et de décarbonation des transports.

Neemt de NMBS deel aan proefprojecten of testen om de haalbaarheid van het systeem te evalueren? Hoe kan worden gegarandeerd dat het eengemaakte ticket geen bijkomende kosten met zich meebrengt voor de reizigers en de tariefneutraliteit tussen de gewestelijke en federale maatschappijen niet in de weg staat?

02.08 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, la nouvelle grille tarifaire pour les usagers vient d'entrer en vigueur. Je dois avouer que cette nouvelle grille est plutôt complexe, et de nombreuses associations de navetteurs sont du même avis. En outre, avec l'instauration de cette nouvelle grille, nous assistons à la disparition des billets avantageux pour les seniors, qui sont remplacés par des tickets de weekend qui sont 20 % plus chers qu'avant, par des prix variables selon l'heure de départ, par des trajets qui sont plus longs ou plus chers, ou encore par la disparition des zones.

02.08 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Het nieuwe tariefstelsel van de NMBS is complex en dat geven pendelaarsverenigingen ook aan. De voordelige tickets voor senioren verdwijnen. Weekendtickets zijn 20 % duurder dan voorheen. De prijzen van de ritten hangen af van het tijdstip waarop men de trein neemt.

Pensez-vous que la majorité des travailleurs choisissent leurs heures de travail? Pourquoi pénaliser ces personnes et leur faire payer plus cher quand elles voyagent en heure de pointe? De façon plus générale, comment justifiez-vous la hausse du prix des tickets pour certains trajets? Confirmez-vous les dires de la SNCB selon lesquels 80 % des voyages coûteront le même prix voire moins qu'avant? Quel rôle avez-vous joué dans l'élaboration de cette nouvelle grille tarifaire?

Denkt u dat werknemers hun werktijden zelf kunnen kiezen? Waarom worden ze benadeeld als ze tijdens de piekuren reizen? Hoe rechtvaardigt u de prijsstijging voor bepaalde trajecten? Klopt het, zoals de NMBS beweert, dat 80 % van de ritten evenveel of zelfs minder zal kosten? Welke rol hebt u gespeeld bij het opstellen van dit tariefstelsel? Waarom werd er niet overlegd met de pendelaarsverenigingen?

Comment expliquez-vous l'absence de concertation avec les associations de navetteurs et des organisations telles qu'OKRA, qui défendent nos aînés? Testachats et Unia dénoncent le fait que le Flex Abonnement ne reste disponible que sur l'application de la SNCB et non plus au guichet. Que faites-vous pour mettre fin à cette discrimination? Que comptez-vous faire pour rendre le train véritablement plus accessible dans les mois et les années à venir?

Testaankoop en Unia hekelen het feit dat het Flex Abonnement alleen via de app en niet aan het loket verkrijgbaar is. Wat doet u om een einde te maken aan deze discriminatie? Wat zult u ondernemen om de trein in de toekomst toegankelijker te maken? Klopt het dat de treinbegeleider geen tickets meer mag verkopen in de trein? Als hij voortdurend processen-verbaal moet opmaken, is de kans groter dat hij het slachtoffer van agressie wordt.

Enfin, est-ce exact qu'il existe un projet suivant lequel l'accompagnateur de train ne pourrait plus vendre de tickets à l'intérieur de son train, de sorte qu'il passera son temps à faire des constatations et encourra donc davantage de risques de se faire agresser?

Je vous remercie.

02.09 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, le nombre d'intervenants et de questions témoigne de l'importance du problème soulevé. Moi-même, j'ai reçu une avalanche de commentaires et de questions dans ma sous-région. Pourtant, je n'habite ni à Virton, ni à Trois-Ponts, ni dans le Limbourg. Donc, en théorie, le nombre de kilomètres ne devrait pas influencer autant. Il faut donc avoir le bon âge, être situé à la bonne distance et partir aux bonnes heures – ce qui n'est guère

02.09 Dimitri Legasse (PS): Het aantal ontvangen vragen en getuigenissen toont aan hoe belangrijk dit probleem is. Men moet de juiste leeftijd hebben, op de juiste afstand wonen en op het juiste tijdstip vertrekken, wat niet altijd eenvoudig

aisé si l'on prend les trois exemples ci-dessus. Enfin, soit!

La SNCB a lancé sa nouvelle offre tarifaire, laquelle n'avait jamais été revue dans de pareilles proportions depuis trente ans. Elle fut pourtant communiquée la veille ou deux jours avant par l'opérateur au grand public. Selon la SNCB, 80 % des voyageurs paieront leur trajet en train moins cher. Toutefois, à y regarder de plus près, si j'en crois également les nombreux commentaires et questions, non seulement cette nouvelle tarification est très complexe (Mme Cuylaerts proposait de faire vendre ses tickets par une préposée Panos, mais ce n'est pas gagné au vu de la complexité...), mais de surcroît certaines catégories de voyageurs paieront davantage. Les familles nombreuses seront pénalisées avec la fin de la carte famille nombreuse. Les seniors qui ne sont pas nés la bonne année verront le prix de leur ticket augmenter pratiquement dans tous les cas. Dans certains cas, les billets week-end seront, malgré tout, plus onéreux. J'ai d'ailleurs des témoignages et des chiffres à vous soumettre à ce propos. Par ailleurs, en supprimant les offres "Youth Ticket", "Multi" ou "Local Multi", ce sont les jeunes et même certains adultes qui verront également leur facture augmenter.

Si je prends l'exemple du trajet Tubize-Bruxelles, la carte "Multi" à 32 euros permettait auparavant d'effectuer un trajet pour 3,2 euros. Avec la nouvelle offre, ce même trajet passe à 5,4 euros en heure de pointe. Les nouveaux abonnements "Flex" reviennent toujours plus cher que la carte "Local Multi". Les abonnements intégraux sont moins onéreux, mais seulement si vous voyagez cinq jours par semaine et restent très coûteux à l'achat. Avec la carte "Train +", l'offre devient intéressante... seulement le week-end. En heures creuses, cela revient toujours plus cher que la carte "Local Multi".

La SNCB se défend en affirmant que le coût de la carte "Train+" est de 4 euros par mois ou de 32 euros à 48 euros par an ou encore que la tarification au kilomètre rendra les trajets plus intéressants. Un trajet aller-retour de Nivelles à Bruxelles coûte toujours 14,4 euros sans la carte "Train +" en heures pleines. C'est seulement en heures creuses que le tarif devient plus intéressant. Je vais arrêter là mes exemples, parce que j'en ai encore des dizaines.

Monsieur le ministre, jugez-vous opportun d'augmenter les tarifs pour les seniors, les familles nombreuses, les jeunes et certaines catégories d'adultes? Pensez-vous qu'en pénalisant toute une série d'acteurs, on parviendra à l'objectif de hausse de 30 % du nombre de voyageurs d'ici 2032? Poser la question, c'est y répondre. Pourquoi acheter une carte Train+ qui n'apporte pas de réduction en heures pleines et qui a un coût? Allez-vous renforcer l'offre de trains en heures creuses, là où les offres de la SNCB seront plus intéressantes?

02.10 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, le 15 octobre dernier, la SNCB a lancé sa nouvelle grille tarifaire, accompagnée du nouveau système d'abonnement Train+. Selon la société, cette réforme vise à rendre les trajets plus avantageux pour les voyageurs réguliers et à simplifier l'offre. Mais dans les faits, les nouveaux tarifs sont globalement plus chers pour la majorité des usagers, à l'exception de ceux qui souscrivent à ce nouvel abonnement.*

La SNCB prétend vouloir diminuer les coûts pour les voyageurs grâce à Train+, en proposant même une réduction de 50 % jusqu'à la fin de

is!

Hoewel een dergelijke herziening van het tariefsysteem van de NMBS in dertig jaar niet is voorgekomen, werd ze slechts één of twee dagen van tevoren aan het publiek bekendgemaakt. Volgens de NMBS zal 80 % van de reizigers minder betalen voor hun traject. Los van het feit dat het nieuwe tariefsysteem erg complex is, zullen bepaalde categorieën van reizigers meer betalen: grote gezinnen, jongeren en senioren worden benadeeld. In sommige gevallen zullen weekendtickets duurder zijn. De nieuwe Flex Abonnementen kosten meer dan de Local Multi-kaart. De abonnementen zijn goedkoper, maar enkel als men vijf dagen per week reist, en ze zijn duur in aanschaf. Met de Train+-kaart is het aanbod interessant, maar alleen tijdens het weekend. Tijdens de daluren is die formule duurder dan de Local Multi-kaart. De NMBS verdekt zich door te stellen dat de Train+-kaart 4 euro per maand kost, of 32 tot 48 euro per jaar, en dat de kilometerprijs het reizen financieel interessanter zal maken.

Acht u het opportuun om de tarieven voor senioren, grote gezinnen, jongeren en bepaalde categorieën van volwassenen te verhogen? Denkt u dat het aantal reizigers tegen 2032 met 30 % zal stijgen als reizen met de trein nadeliger voor hen uitvalt? Waarom zou iemand een Train+-kaart kopen als die geen korting biedt buiten de daluren? Zult u het aanbod uitbreiden van treinen tijdens de daluren, wanneer de aanbiedingen van de NMBS interessanter zijn?

02.10 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): *Op 15 oktober heeft de NMBS haar nieuwe tarieven en het nieuwe systeem Train+ gelanceerd. Met de hervorming wilde men treinreizen goedkoper maken voor wie regelmatig de trein neemt en het tariefaanbod vereenvoudigen. Toch moeten de meeste reizigers met de nieuwe tarieven over*

l'année. Cependant, derrière cette apparente promotion se cache une réalité moins flatteuse: les tarifs augmentent pour tous les autres. En d'autres termes, seuls les détenteurs du nouvel abonnement bénéficient de prix équivalents ou légèrement inférieurs à ceux d'avant, tandis que les voyageurs occasionnels ou non abonnés se retrouvent pénalisés.

Ce système, plus complexe et moins lisible, va donc à rebours de l'objectif de rendre le train plus accessible. Les trajets courts et non fréquents, comme ceux reliant les grandes villes à leurs périphéries, deviennent plus chers et donc moins attractifs. Or, ce sont précisément ces déplacements qu'il faudrait encourager pour réduire l'usage de la voiture et les émissions polluantes.

Par ailleurs, les seniors apparaissent comme les grands perdants de cette réforme. Plusieurs associations, dont Le Gang des Vieux en Colère, dénoncent une hausse des prix pouvant atteindre 76 % pour certaines catégories de voyageurs âgés. Cette augmentation injustifiée ne risque pas seulement de freiner leur mobilité, mais aussi d'accroître leur isolement — avec, à terme, un coût social et humain plus large pour la collectivité.

Monsieur le ministre, quelle est la position du gouvernement face à cette nouvelle grille tarifaire, qui semble contredire les ambitions fédérales en matière de mobilité durable et d'accessibilité sociale? Pouvez-vous nous indiquer combien de voyageurs ont déjà souscrit un abonnement Train+, et quelles sont les projections à moyen terme? Enfin, le gouvernement entend-il mettre en place des mécanismes de compensation ou de soutien pour les catégories de voyageurs pénalisées par ce nouveau système, en particulier les étudiants, les seniors et les usagers occasionnels? Je vous remercie.

02.11 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Monsieur le ministre, la nouvelle grille tarifaire de la SNCB a supprimé les avantages liés à la carte famille nombreuse, qu'on pouvait considérer comme un acquis social soutenu depuis de nombreuses décennies par la Ligue des familles. Certes, les avantages en faveur des jeunes seront maintenus et étendus à tous les jeunes, c'est une bonne chose, mais la carte famille nombreuse s'adressait également aux parents de ces familles.

Pouvez-vous nous expliquer quelles sont les raisons qui justifient l'abandon de ce tarif, émanant de vos prédécesseurs notamment, ou quelles sont les réductions prévues pour ces familles?

Je vous remercie pour votre réponse.

02.12 **Minister Jean-Luc Crucke**: Geachte collega's, het is belangrijk dat het openbaar vervoer soepel en geïntegreerd functioneert voor de reizigers. Zij willen vooral een gemakkelijke manier om verschillende vormen van openbaar vervoer te combineren.

Dat betekent gecoördineerde uurroosters van trein, tram en bus, kwalitatieve realtime reisinformatie en de mogelijkheid om met één ticket te kunnen reizen. In dat kader neemt de NMBS actief deel aan de door de vier maatschappijen gevormde werkgroepen die zich buigen over de invoering van geïntegreerde ticketing. Deze samenwerking moet tegen het voorjaar van 2026 resulteren in een concreet voorstel dat niet

het algemeen meer betalen dan vroeger.

Het nieuwe systeem is complexer en maakt de trein niet toegankelijker. Korte en niet-frequente trajecten, zoals die tussen grote steden en hun voorsteden, worden duurder terwijl ze juist als alternatief voor de auto zouden moeten worden aangemoedigd.

Seniorenverenigingen klagen over prijsstijgingen tot 76 %. Ouderen lopen het risico geïsoleerder te raken, wat de samenleving op termijn meer kost.

Wat vindt de regering van die nieuwe tarieven, die in tegenspraak lijken te zijn met de federale ambities op het vlak van duurzame mobiliteit en sociale toegankelijkheid? Hoeveel Train+-kaarten werden er verkocht en wat zijn de prognoses? Bent u van plan compensaties in te voeren voor reizigers die door dit systeem benadeeld worden: studenten, senioren en occasionele gebruikers?

02.11 **Serge Hiligsmann** (Les Engagés): In het nieuwe tariefsysteem van de NMBS verdwijnen de voordelen van de kaart grote gezinnen, wat men toch kon beschouwen als een sociale verworvenheid. De voordelen die nu worden geboden aan alle jongeren gelden niet voor de ouders die het tarief groot gezin genoten.

Waarom wordt dit tarief geschrapt? Welke kortingen bestaan er nu voor deze gezinnen?

02.12 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Des transports publics intégrés nécessitent des horaires coordonnés pour les trains, les trams et les bus, des informations de qualité en temps réel sur les trajets et la possibilité de voyager avec un seul ticket. J'ai entamé des discussions à ce sujet avec les opérateurs et les ministres régionaux. Les quatre opérateurs ont proposé ensemble

enkel technische, maar ook financiële, commerciële en governanceaspecten zal omvatten. De vier operatoren zullen daarvoor een roadmap voorstellen.

Vanaf het moment dat ik minister van Mobiliteit werd, was de integratie van het vervoer een prioriteit. Ik heb een bespreking daarover opgestart met de operatoren en de gewestministers. Vervolgens hebben de vier operatoren samen een *pay-as-you-go*-oplossing voorgesteld, waarbij de reiziger met één ticket kan reizen, met ofwel de berekening van de correcte prijs aan het einde van de reis of een vooraf vastgelegde prijs. Dat ticket moet de reiziger in staat stellen om met één vervoerbewijs gebruik te maken van de diensten van de verschillende vervoersmaatschappijen, zonder bijkomende kosten bij overstap.

Mijnheer Troosters, het is te vroeg om uw concrete vragen te beantwoorden. Alle technische, commerciële en financiële aspecten moeten nog bestudeerd worden. Ook de inkomstenverdeling tussen de operatoren vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt dat verdere analyse vereist.

Ik wil benadrukken dat de NMBS recent haar tariefbeleid betreffende de niet-gereguleerde tarieven grondig heeft herzien. Het dubbele doel is het systeem te vereenvoudigen en het voordeliger te maken voor de meerderheid van de reizigers. Deze twee doelstellingen passen binnen het beleid om tegen 2032 30 % meer reizigers aan te trekken.

De NMBS heeft mij een eerste feedback gegeven sinds de lancering op 15 oktober. Op enkele kleine kinderziekten na die erbij horen wanneer men een nieuw systeem van deze omvang opzet, zijn de aanpassingen zeer goed verlopen. Het is een mooi resultaat voor alle teams binnen de NMBS die hier hard aan hebben gewerkt.

Het trein-bustarief maakt deel uit van de niet-gereguleerde tarieven en valt dus onder de commerciële vrijheid van de NMBS.

Je résume brièvement la révision. Je rappelle qu'elle ne vaut pas pour les abonnements, parce que j'ai entendu des exemples donnés pour des abonnements. On n'a absolument pas touché aux abonnements. Il faut quand même, quand on pose des questions, vérifier un peu ses sources d'informations. On parle ici bien des tickets.

Désormais, tous les billets suivent une règle simple et transparente. Le prix dépend de la distance parcourue, sans formule complexe ni exception. Cette approche permet une meilleure lisibilité du tarif, tout en introduisant des réductions ciblées très intéressantes pour différents profils d'utilisateurs. Cela signifie aussi que, quel que soit le canal d'achat choisi, le système propose toujours automatiquement le tarif le plus avantageux pour le trajet demandé et qu'il n'y a pas de différence de prix entre les canaux d'achat. Concrètement, 70 à 80 % des voyageurs paieront moins cher, ou autant qu'aujourd'hui.

Les trajets en train seront moins chers, surtout pendant les heures creuses, le week-end et pour ceux qui voyagent régulièrement. Pour les longues distances, comme c'est souvent le cas pour les habitants de la province de Luxembourg, le prix maximal par trajet pour un billet standard en deuxième classe diminue de 20 %, parce que le plafond pour les calculs n'est plus fixé à 150 km, mais à 120 km.

une solution de paiement proportionnel à l'utilisation ("*pay-as-you-go*"), permettant au voyageur de voyager avec un seul ticket, dont le prix est calculé à la fin du trajet ou fixé à l'avance. Tous les aspects techniques, commerciaux et financiers, y compris la répartition des recettes entre les opérateurs, doivent encore être étudiés plus en détail.

La SNCB a récemment procédé à une révision en profondeur de sa politique tarifaire concernant les tarifs non réglementés, dans le but de simplifier le système et de le rendre plus avantageux pour la majorité des voyageurs. À quelques problèmes mineurs près, les adaptations se sont très bien déroulées. Le tarif train-bus fait partie des tarifs non réglementés et relève donc de la liberté commerciale de la SNCB.

De herziening geldt niet voor abonnementen, in tegenstelling tot wat sommigen hebben beweerd, maar enkel voor tickets. De regel is eenvoudig: de prijs wordt bepaald door de afstand.

Verschillende gebruikersprofielen genieten interessante kortingen. De prijs blijft dezelfde ongeacht het aankoopkanaal, en het systeem stelt automatisch het voordeligste tarief voor. Zo zal 70 tot 80 % van de reizigers minder betalen dan vandaag of evenveel.

De prijzen zullen voordeliger zijn, vooral tijdens de daluren, in het weekend en voor regelmatige reizigers. Voor lange afstanden, zoals in de provincie Luxemburg, daalt de maximumprijs voor een standaardticket in tweede klas met

Een belangrijke vernieuwing is de nieuwe Train+, die een bijkomende korting van 40 % biedt tijdens bepaalde dagen, uren en weken, met een maximaal voordelig tarief van 14 euro per rit, zelfs tijdens de piekuren. Met andere woorden, hoe meer men reist, hoe groter de korting wordt. In het begin kan deze kaart misschien wat complex lijken, maar na een of twee ritten zal iedereen vertrouwd zijn met het systeem. Vaak hebben mensen het moeilijk met verandering.

Voor jongeren, senioren en personen met een verhoogde tegemoetkoming zijn de voordelen nog groter. Zij genieten een permanente korting van 40 %, cumuleerbaar met een bijkomende korting van 40 % tijdens de daluren en in het weekend. Dat komt neer op een totale korting tot 64 %, met een maximale prijs van 5,50 euro per rit. Dit biedt ruimere mogelijkheden en meer flexibiliteit, zonder verplichting tot een heen- en terugbiljet of tijdsbeperking.

Prenons l'exemple d'une personne de plus de 65 ans qui souhaite voyager de Luxembourg vers la côte. Grâce à la nouvelle offre, cette personne peut partir très tôt, et ce, pour seulement 5,5 euros l'aller simple. Celui ou celle qui souhaite séjourner un ou plusieurs jours – ce qu'il ne pouvait pas faire auparavant – n'a pas besoin d'acheter deux billets aller-retour et paie simplement 2 x 5,5 euros par trajet, ce qui était impossible auparavant. Pour ceux qui planifient des excursions d'un jour ou de voyages de plusieurs jours ou de longue distance, cette formule est donc souvent plus avantageuse qu'aujourd'hui.

De plus, cette nouvelle approche permettra à la SNCB de proposer des tarifs très compétitifs pour les courtes distances, ce qui est actuellement beaucoup moins le cas. On m'a encore aujourd'hui montré un calcul, en comparaison avec la France. Je pense que si vous étiez parlementaire français, vous mangeriez le ministre.

Het systeem wordt ook intuïtiever. Het voordeligste tarief wordt voortaan automatisch voorgesteld, ongeacht of men via de app, het loket of de automaat een ticket koopt. Elke reiziger kan bovendien zijn persoonlijk voordeel simuleren op de website van de NMBS.

Autres mesures accompagnant cette réforme pour encourager la mobilité durable: une réduction de 30 % le weekend pour tous, sans condition; combinée avec la carte train+, une réduction supplémentaire de 40 % est accordée, ce qui représente une réduction totale de 58 %, soit un avantage supérieur à celui en vigueur actuellement; une réduction pour groupe à partir de quatre personnes; un tarif vélo plus avantageux en dehors des heures de pointe; le voyage entièrement gratuit

20 %, aangezien de bovengrens voor de berekening niet langer op 150 km, maar op 120 km is vastgelegd.

Une innovation importante est le nouveau billet Train+ qui offre une réduction supplémentaire de 40 % à certains moments. Les voyageurs se familiariseront avec le système à brève échéance.

Pour les jeunes, les seniors et les personnes bénéficiaires d'une intervention majorée, les avantages seront encore plus importants. Ils bénéficieront d'une réduction permanente de 40 % cumuleable avec une réduction supplémentaire de 40 % pendant les heures creuses et pendant le week-end.

Dankzij het nieuwe tariefaanbod betaalt een 65-plusser die van Luxemburg naar de kust reist en zeer vroeg vertrekt slechts 5,5 euro voor een enkele reis. Wie een of meerdere dagen wil blijven, hoeft geen twee retourtickets te kopen en betaalt slechts twee keer de ritprijs van 5,5 euro, wat vroeger onmogelijk was. Voor dagtrips of meerdaagse reizen is deze formule vaak voordeliger dan vandaag.

Dankzij deze nieuwe aanpak kan de NMBS zeer concurrentiële tarieven aanbieden voor korte afstanden, wat momenteel minder het geval is. De vergelijking met Frankrijk is veelzeggend.

Le tarif le plus avantageux est dorénavant automatiquement proposé, qu'il s'agisse d'un achat sur l'application, au guichet ou à un automate. En outre, chaque voyageur peut simuler son avantage personnel sur le site internet de la SNCB.

Een andere maatregel die duurzame mobiliteit bevordert, is de weekendkorting van 30 % voor alle reizigers. In combinatie met de Train+-kaart krijgt men een bijkomende korting van 40 %, wat neerkomt op een totale korting van

pour les enfants de moins de 12 ans, jusqu'à quatre enfants par adulte.

Tot slot wil ik benadrukken dat deze hervorming niet bedoeld is om een tegenstelling te creëren tussen landelijke en stedelijke gebieden, maar om de trein aantrekkelijker, eenvoudiger en eerlijker te maken, waarbij wordt gegarandeerd dat niemand meer betaalt dan de werkelijke waarde van zijn traject en dat iedereen automatisch het beste beschikbare tarief geniet.

Ik kom nu tot enkele specifieke vragen van collega's.

Mijnheer Troosters, de groepskorting voor minigroepen is niet cumuleerbaar met andere kortingen. De korting die wordt toegekend aan een minigroep geldt omdat men samen reist en staat dus los van bijvoorbeeld de voordeelkaart.

Monsieur Dufrane, le tarif pour le transport d'un vélo change également. Actuellement, les voyageurs payent 4 euros par trajet. Dans la nouvelle offre, ce sera 3 euros en heures creuses et le weekend et 5 euros en heures de pointe. Un vélo pliable peut toujours être transporté gratuitement quel que soit le moment. La SNCB souhaite encourager les voyageurs à emporter leur vélo, autant que possible en heures creuses, lorsque les trains sont moins fréquentés. Un tarif gratuit n'est pas envisageable, même si le nombre de places pour vélos augmente dans les trains et que notre ambition est de les augmenter encore. Ce nombre est encore, reconnaissons-le, limité.

Ook het aankoopproces van het huisdiersupplement is vernieuwd. Het supplement moet worden toegevoegd na het selecteren van de reizigers bij het boeken van het ticket. De regels zijn duidelijker gecommuniceerd en het aanbod blijft grotendeels hetzelfde, met een vaste prijs voor het supplement en gratis vervoer voor kleine dieren in een kooi of mand.

Mevrouw Cuylaerts, de verkoopautomaat vraagt inderdaad naar de geboortedatum of leeftijd van de reiziger, zodat het systeem kan bepalen of men recht heeft op bijvoorbeeld het jongeren- of seniorentarief. Dat is nodig om automatisch de juiste korting toe te passen. Ook online, via de website en de app, en aan het loket wordt gevraagd naar de relevante gegevens, zoals leeftijd, recht op verhoogde tegemoetkoming en bezit van een voordeelkaart. Op basis daarvan wordt automatisch het voordeligste tarief voorgesteld.

Het overleg en de communicatie over het nieuwe tariefaanbod zijn al zeer lange tijd aan de gang. Al sinds 2023 is er intensief overleg met uiteenlopende stakeholders over de nieuwe aanpak en de impact ervan. Zowel met het RGCT als met de reizigersorganisaties en seniorenverenigingen vond herhaaldelijk overleg plaats. De NMBS heeft al meermaals gecommuniceerd over de veranderingen. In de lanceringscampagne ligt de focus op het zo breed mogelijk informeren van de

58 %, wat voordeliger is dan vandaag. De NMBS biedt bovendien groepskorting aan vanaf 4 personen, een voordeliger fietstarief buiten de piekuren en gratis reizen voor kinderen onder de 12 jaar.

La réforme doit rendre les voyages en train plus attrayants, plus simples et plus équitables.

Je réponds à présent à quelques questions spécifiques. La réduction pour les mini-groupes n'est pas cumuleable avec d'autres réductions.

Voor het vervoer van een fiets betalen reizigers vandaag 4 euro per traject. Voortaan zal dit 3 euro kosten tijdens de daluren en in het weekend en 5 euro tijdens de piekuren. Een vouwfiets mag gratis mee. De NMBS wil intermodaliteit aanmoedigen, waar mogelijk tijdens de daluren, wanneer het minder druk is in de treinen. Gratis fietsvervoer is niet haalbaar, ook al neemt het aantal fietsplaatsen toe en zullen er nog meer bij komen.

Le Supplément Animal Domestique doit désormais être ajouté après la sélection des voyageurs. Son prix est fixe et les petits animaux transportés dans une cage ou un panier voyagent gratuitement.

Les différents canaux de vente demandent les informations pertinentes, telles que l'âge, le droit à une intervention majorée et la possession d'une carte de réduction. Cela permet de proposer automatiquement le tarif le plus avantageux.

Depuis 2023, des consultations intensives ont lieu avec les parties prenantes au sujet de la nouvelle approche et de son impact. La SNCB a déjà communiqué à plusieurs reprises sur ces

reiziger via talrijke kanalen.

Nu antwoord ik op de vraag van de heer Aerts, ook al is hij afwezig. De NMBS heeft haar personeelsleden gemobiliseerd en bedankt om zich in te zetten als ambassadeurs bij de lancering van het nieuwe tarief-aanbod. Hun inzet is essentieel om de klanten te begeleiden en om van dat project een succes te maken.

De bijkomende tijdelijke kortingen op de Train+-kaart lijken me een zeer goede zaak en ik had niet verwacht dat de oppositie kritiek zou hebben op het feit dat we de reizigers minder laten betalen.

De aanpassingen aan de reglementering, bijvoorbeeld inzake de zones, houden verband met de noodzaak om controles op dalurentickets mogelijk te maken. Die aanpassingen gelden dan ook uitsluitend voor tickets, niet voor abonnementen.

De lancering wordt ondersteund door een grootschalige mediacampagne via televisie, radio, affiches, eigen schermen, websites, sociale media enzovoort. Op de website is ook een simulator beschikbaar waarmee men aan de slag kan met het nieuwe productaanbod en de voordelige Train+-kaart, evenals verschillende tutorials en instructievideo's.

De NMBS doet er alles aan om de reiziger optimaal te ondersteunen. De klantendienst en het callcenter worden versterkt. Sinds 15 oktober zijn er extra stewards aanwezig in de stations, ook op plaatsen waar normaal geen personeel is, om klanten te helpen bij hun aankoop. Er worden flyers verspreid met een duidelijke uitleg en voorbeelden. In totaal zijn er 500 mensen actief in de stations om te helpen bij de lancering.

Mevrouw De Knop, het verdwijnen van het voordeel voor grote gezinnen is al eerder toegelicht. De samenleving is veranderd, en dus verandert het tariefaanbod mee. We evolueren naar een verhaal waarbij alle kinderen korting krijgen, niet enkel die van grote gezinnen.

Je passe aux questions concernant le tarif forfaitaire national. La SNCB reconnaît l'importance d'une offre de transport public fluide et intégrée pour les voyageurs.

Un tarif forfaitaire national n'est actuellement pas réalisable ou aurait un impact financier important. D'après les échanges avec la SNCB, ce n'est pas non plus ce que les voyageurs attendent. Ceux-ci souhaitent surtout une manière simple de combiner différents modes de transports publics, ce qui implique des horaires coordonnés pour les trains, trams et bus, des informations de voyage qualitatives en temps réel et la possibilité de voyager avec un seul billet. Ils souhaitent également qu'un voyageur passant d'un mode de voyage à un autre ne soit pas pénalisé financièrement. Ceci nécessite indéniablement une réintégration tarifaire au bénéfice des voyageurs.

Dans ce cadre, la SNCB participe activement, à la demande des ministres de la Mobilité des différentes entités réunis en conférence interministérielle de la Mobilité, au groupe de travail formé par les

changements. La campagne de lancement a essentiellement pour objectif de fournir l'information la plus large possible aux voyageurs.

L'implication du personnel de la SNCB est essentielle pour accompagner les clients et faire de ce projet un succès. Les réductions supplémentaires temporaires apportées par l'offre Train+ me semblent très positives. Les modifications apportées à la réglementation concernant les zones découlent de la nécessité de contrôler également les tickets pendant les heures creuses. Elles s'appliquent donc exclusivement aux tickets.

Le lancement est soutenu par une campagne médiatique de grande ampleur. La SNCB met tout en œuvre pour offrir un soutien optimal aux voyageurs. Le service client et le centre d'appel sont renforcés. Depuis le 15 octobre, la présence de stewards dans les gares a également été renforcée. Des flyers avec des explications claires et des exemples sont distribués.

La suppression de l'avantage pour les familles nombreuses a déjà été expliquée précédemment. Désormais, tous les enfants bénéficient d'une réduction, et plus seulement ceux issus d'une famille nombreuse.

Ik kom nu tot uw vragen over het nationale forfaitaire tarief. De NMBS erkent het belang van een vlot en geïntegreerd vervoersaanbod.

Volgens de NMBS zijn reizigers echter geen vragende partij voor een nationaal forfaitair tarief, maar willen ze een eenvoudige intermodaliteit, met op elkaar afgestemde dienstregelingen van trein, tram en bus, realtime reizigersinformatie en de mogelijkheid om met één enkel ticket te reizen.

In dat verband neemt de NMBS – op vraag van de ministers van

quatre sociétés de transport public qui se penchent sur la mise en place d'un billet intégré.

Cette collaboration devrait aboutir au printemps 2026 à une proposition concrète qui inclura non seulement des aspects techniques mais aussi des aspects financiers, commerciaux et de gouvernance. Les quatre opérateurs proposeront une feuille de route qui sera soumise à l'approbation des ministres, du moins en ce qui concerne ses modalités.

Het is nog te vroeg om op uw concrete vraag te antwoorden. Het technische en financiële aspect moet, zoals gezegd, nog bestudeerd worden.

Tot slot, dames en heren, merk ik op dat bij elke hervorming de verliezers het hardst roepen, terwijl de zwijgende winnaars ruim in de meerderheid zijn. Ik hoop dat de vragenstellers enkele dagen geleden de lezersbrief van een tevreden 65-plusser hebben gelezen in *Het Nieuwsblad*. Hij durfde te wedden dat de meeste 65-plussers die regelmatig de trein nemen, zij die er eigenlijk voor zorgen dat er nog volk in de trein zit tijdens de daluren, ook tevreden zullen zijn.

Je rappelle que cette modification tarifaire a fait l'objet d'un accord unanime au sein du conseil d'administration. Parfois je me demande comment fonctionne la communication chez certains.

Je n'ai évidemment pas à donner de conseils aux parlementaires mais il y a visiblement, à juste titre, un intérêt pour le système intégré.

Mijnheer de voorzitter, in uw plaats zou ik een zending organiseren naar Zwitserland, ook met volksvertegenwoordigers van de gewesten. Ik raad u dat gewoon aan, ik kan niet in uw plaats beslissen. U doet met dat advies wat u wilt.

Concernant la remarque sur la majorité des travailleurs qui ne choisissent pas leurs heures de travail, vous avez tout à fait raison. Ils sont astreints à un horaire de travail, mais souvent ils disposent d'un abonnement. C'est la raison pour laquelle cette réforme n'impacte pas les abonnements. Ceux qui prennent le train souvent sont privilégiés car ils prennent un abonnement. Il n'y a pas de modification concernant les abonnements.

02.13 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Une fois de plus il s'agit du combat légitime pour la défense des intérêts du sud-est rural wallon, du Luxembourg et de leurs habitants. Le

Mobiliteit in de IMC – deel aan de werkgroep van de vier openbaarvervoermaatschappijen die zich over de invoering van een geïntegreerd ticket buigt.

Die samenwerking zou tegen het voorjaar van 2026 moeten leiden tot een voorstel waarin niet alleen de technische, maar ook de financiële, commerciële en governance-aspecten zijn opgenomen. De vier exploitanten zullen een routekaart met betrekking tot de modaliteiten voorstellen en die zal aan de ministers worden voorgelegd.

À chaque réforme, ce sont les perdants qui crient le plus fort, tandis que les gagnants silencieux sont largement majoritaires.

De raad van bestuur heeft dat nieuwe tariefstelsel unaniem goedgekeurd. Soms vraag ik me af op welke manier sommigen communiceren.

Het is niet mijn rol om advies te geven aan parlementsleden, maar men heeft klaarblijkelijk interesse in een geïntegreerd systeem.

Het klopt dat veel reizigers hun werkuren niet kunnen kiezen, maar vaak hebben zij een abonnement, waarop deze hervorming niet van toepassing is. Mensen die vaak de trein nemen, zijn dus bevoordeeld.

02.13 Carmen Ramlot (Les Engagés): De belangen van het landelijke zuidoosten van Wallonië moeten verdedigd worden. We mogen niet toegeven als het gaat over

respect de tous les citoyens, cela ne se négocie pas. L'égalité des Belges devant la loi et devant l'État ne se négocie pas non plus. Il s'agit de respect et d'égalité. Je m'y attelle. Je ne parle pas de n'importe quelle égalité. Je parle d'une égalité différenciée, construite sur les spécificités et les différences de situation, mais remplissant l'exigence de justice pour tous au travers de solutions nuancées. Ce que nous réclamons, ce n'est ni plus ni moins que l'égalité dans la différence.

Sans mettre en cause la véracité de vos propos, je suis quand même dubitative. J'ai un doute lorsque vous parlez de 5,50 euros pour aller jusqu'à la mer au départ du Sud Luxembourg. J'ai plusieurs retours – en cette période de vacances – de personnes que je côtoie régulièrement qui me disent avoir payé 64 euros. S'y sont-elles mal pris? Logiquement, si elles s'y sont mal pris et que votre système autorise d'office la meilleure des solutions, c'est qu'il y a peut-être un problème de logiciel! C'est donc à vérifier.

02.14 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, de antwoorden op mijn twee vragen en mijn interpellatie zal ik opnieuw beluisteren, omdat ik meen dat ik het antwoord heb gemist op mijn vragen over het fiets-supplement op de trein, maar mogelijk heb ik mij onvoldoende geconcentreerd doordat ik soms met andere zaken bezig was. Als dat antwoord niet gegeven blijkt te zijn, zal ik de vraag eventueel opnieuw indienen. Ik ga daar dus niet nader op in.

Ik heb u horen spreken over het eengemaakt vervoerticket. Als ik het goed begrijp, is er al een voorstel. Er zijn echter nog een aantal zaken die moeten worden bekeken, zoals de verrekening vooraf of achteraf.

Ik begrijp dat het allemaal erg technisch is. Mogelijk ga ik in tegenstelling tot de NMBS wat te snel in de materie. Ook dat zal ik echter nader opvolgen. Het onderwerp valt in dit debat enigszins tussen de plooiën, maar is wel een debat op zich waard.

Wat mijn interpellatie betreft, ben ik enigszins verbaasd over uw antwoord. Het gaat over de cumuleerbaarheid. Er moeten dus verschillende elementen worden opgeteld. Daarbij komen nog de percentages en de mogelijkheid om een kortingkaart te combineren, wat het geheel nog complexer maakt. De prijs varieert dan ook nog eens afhankelijk van de gebruikte basis. Ook de fietstarieven wisselen, afhankelijk van het tijdstip. Groepskortingen zijn dan weer niet cumuleerbaar, andere kortingen wel. Naar mijn mening voldoet dat niet aan de definitie van 'eenvoudig.' Wij zijn dagelijks met de materie bezig en kunnen dat nog volgen. Ik probeer mij echter te verplaatsen in het hoofd van Jan Modaal, die een uitstap wil maken en overweegt om daarvoor eens de trein te nemen en het openbaar vervoer te gebruiken. Hij wordt dan met die complexiteit geconfronteerd. Ik ben ervan overtuigd dat de tariefstructuur voor die mensen niet eenvoudig is.

Er is bovendien niet overal voldoende dienstverlening om de mensen duidelijk en goed te informeren. Sommige mensen zijn bovendien digitaal niet in staat om te doen wat vele anderen wel kunnen.

Ik ben er dan ook van overtuigd dat het systeem niet eenvoudig is. Onze partij wordt daarin bijgetreden door verschillende organisaties, onder meer OKRA en TreinTramBus. Dat zijn niet de eerste de beste.

respect en de gelijkheid van alle Belgen voor de wet en tegenover de Staat. Ik heb het over een gedifferentieerde gelijke behandeling, waarbij men telkens uitgaat van de specifieke omstandigheden van de situatie, maar waarbij iedereen rechtvaardig behandeld wordt. Ik heb mijn twijfels als u zegt dat het 5,50 euro kost om van het zuiden van de provincie Luxemburg naar de kust te reizen. Verschillende mensen hebben me verteld dat ze 64 euro hebben betaald. Hebben zij zich vergist? Als uw systeem automatisch de beste oplossing aanbiedt, dan is er misschien een probleem met de software!

02.14 Frank Troosters (VB): Votre réponse à mon interpellation me surprend. Les nouveaux tarifs sont particulièrement complexes et les services ne sont pas toujours suffisants partout pour informer correctement les voyageurs.

De plus, ils créent une disparité entre les zones rurales et urbaines, avec des augmentations de prix dans les zones rurales reculées pour les longues distances.

Je redoutais que vous fassiez référence à l'évaluation intermédiaire en 2028 car j'estime que c'est une date beaucoup trop lointaine mais votre remarque au sujet du conseil d'administration de la SNCB me paraît en revanche très pertinente.

De heer Meukens, voorzitter van TreinTramBus, is bovendien behoorlijk beslagen inzake spoorwegkwesities. Ik durf dan ook te betwijfelen dat een en ander zomaar kan worden afgedaan met de stelling dat het systeem niet ingewikkeld is.

U geeft ook aan dat het niet de bedoeling is om een tegenstelling te creëren tussen landelijke en stedelijke gebieden. Nochtans gebeurt dat exact nu. In bepaalde landelijke uithoeken – ik laat in het midden of Limburg daartoe mag worden gerekend, zoals sommigen graag doen – ontstaat wel degelijk een tegenstelling in vergelijking met andere regio's, aangezien die uithoeken te maken krijgen met prijsverhogingen voor langere afstanden. In mijn ogen wordt die tegenstelling net door het systeem gecreëerd.

Ik ben dan ook niet tevreden met het antwoord dat ik heb gekregen. Ik had gehoopt dat ter zake toch nog stappen zouden worden gezet.

In zekere zin had ik al gevreesd dat verwezen zou worden naar de *midterm review* in 2028, wat ik al veel te laat zou vinden. Ik zal het dossier blijven opvolgen. De eerste reacties van verschillende mensen tonen aan dat ze het systeem behoorlijk ingewikkeld vinden. Ik zal daar zeker de vinger aan de pols houden en daarover nog bij u terugkomen.

Ik neem nog twee opmerkingen mee. Ik neem akte van uw suggestie om met de commissie eventueel een bezoek te brengen aan Zwitserland. Dat ligt op tafel. Ik kan u wel zeggen dat wij dat met de trein zullen doen, niet met het vliegtuig.

Uw laatste opmerking, over de raad van bestuur van de NMBS, is zeer terecht. Die opmerking ligt in de lijn van het vorige actuadebat, waarin ik inzake de beheersovereenkomst heb gezegd dat sommige partijen hier nu oppositie voeren of verontwaardigd zijn over zaken die ze zelf mogelijk hebben gemaakt. Uw maakt een terechte opmerking over de raad van bestuur. Met het Vlaams Belang maken we daarvan geen deel uit en ik voel me daardoor dus niet aangesproken, misschien andere leden wel.

Aangezien uw antwoord mij niet echt tevredenstelt, dien ik een motie van aanbeveling in.

02.15 Irina De Knop (Open Vld): Het is nog altijd het recht van de oppositie om oppositie te voeren. Wanneer in het verleden mogelijkheden zijn gecreëerd, is het wel de bedoeling dat die correct worden toegepast. Mijnheer de minister, ik denk dat u mogelijkheden hebt om bijvoorbeeld rekening te houden met de *key performance indicators* uit het vorige punt, zowel bij de interpretatie als bij de toepassing.

Mijnheer de minister, wat het debat dat nu aan de orde is betreft, aangezien ik geen nieuwe vraag in mijn repliek mag stellen, zal ik ze houden voor een volgende keer. Hoe dan ook ben ik heel benieuwd of de kostendekkingsgraad met het nieuwe tariefsysteem zal verbeteren. Ik veronderstel van wel. Daarmee kom ik bij de essentie van mijn repliek. Finaal zullen de tickets meestal duurder worden. Er worden verschillende mooie voorbeelden aangehaald waarin dat niet het geval is, maar als de kostendekkingsgraad stijgt, weten we wat het echte antwoord is.

Met betrekking tot de complexiteit, ik begrijp dat een modernisering

02.15 Irina De Knop (Open Vld): Je suis très curieux de savoir si le nouveau système tarifaire permettra d'améliorer le taux de couverture des coûts. Au final, les billets seront généralement plus chers.

Je comprends qu'une modernisation soit nécessaire et possible. Je pense toutefois que des tarifs simples contribuent à une meilleure convivialité et que les usagers sont prêts à payer plus pour la qualité. Nous devons optimiser le service.

nodig is en mogelijk is. Ik denk echter dat eenvoudige tarieven bijdragen aan een betere klantvriendelijkheid. Ik denk ook dat mensen bereid zijn om meer te betalen wanneer ze daarvoor kwaliteit terugkrijgen. Dat is vandaag bij de NMBS niet het geval. Daarom wordt elke nieuwe tariefstructuur sowieso met argusogen bekeken. Als we één ding moeten doen, dan is het volgens mij de dienstverlening optimaliseren.

02.16 Oskar Seuntjens (Vooruit): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

02.17 Anthony Dufrane (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je ne manquerai pas de revenir après l'analyse de certains éléments.

02.18 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoorden.

De bedoeling van het nieuwe tariefsysteem is positief. Wij kunnen het alleen maar toejuichen dat reizigers goedkoper met de trein moeten kunnen reizen. Alleen horen we gemengde signalen: de ene reiziger is goedkoper af, de andere vindt zijn weg niet meer. Anderzijds is er inderdaad altijd een zwijgende meerderheid die wel tevreden is.

In ieder geval blijven er een aantal pijnpunten. Een ervan is – ik blijf op deze nagel kloppen – de communicatie. Als ik het goed begrepen heb, is men reeds in 2023 gestart met overleg over het tariefsysteem. We zijn nu oktober 2025, en slechts een week voordat de tarieven ingaan begint men aan de reizigers te communiceren. We willen allemaal meer reizigers op de trein, maar ze moeten wel gemakkelijker de weg vinden naar het juiste ticket. Waarom is het voor de NMBS zo moeilijk om meer met communicatie bezig te zijn? Communiceren kost geen geld en het helpt een groter draagvlak bij de reizigers te creëren. Ik denk dat daar opnieuw naar gekeken moet worden. Ik zal in mijn volgende vragen ook op de communicatie blijven hameren, en dat is jammer.

Ik betreur voorts dat de commissie zo laat mee in het bad genomen is. Wij moeten informatie uit de persberichten halen en het zelf uitzoeken, terwijl de vragen bij ons binnenkomen en wij geen deftig antwoord kunnen geven.

Ik hoop dat ook mijn opmerking wordt meegenomen naar een volgende actie van de NMBS. Ik vraag daarom dat de grondige evaluatie, die er komt, ook hier tijdig in commissie besproken wordt.

Tot slot herhaal ik mijn vraag naar het eengemaakte ticket voor trein, tram, bus en metro. Zolang de reiziger voor elk deel van zijn traject een ander systeem moet gebruiken, is er geen echte eenvoud. Ik hoop dat daar snel werk van wordt gemaakt.

02.19 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse et pour les initiatives et les démarches que vous ne manquez pas de poursuivre et de soutenir pour lever les obstacles à l'intégration tarifaire.

Le projet de ticket unique national représentera une avancée majeure pour l'intermodalité en Belgique. Simplifier l'accès aux différents modes de transport, c'est non seulement améliorer la qualité du

02.18 Dorien Cuylaerts (N-VA): Nous ne pouvons que nous réjouir que les voyageurs puissent prendre le train à moindre coût. Cependant, nous captions des signaux à la fois positifs et négatifs.

Il convient certainement de se pencher sur la tardiveté de la communication. Je regrette également que la commission ait été impliquée si tardivement dans les modifications. J'espère qu'elle sera associée en temps utile à leur évaluation approfondie. Il est impératif de mettre en place un ticket unique pour les voyages en train, tram, bus et métro.

02.19 Gilles Foret (MR): Het geplande eengemaakte nationale vervoerbewijs zal een grote stap voorwaarts betekenen voor de intermodaliteit in België en de dienstverlening aantrekkelijker maken.

service, mais aussi renforcer son attractivité.

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

J'ai bien entendu votre remarque concernant les abonnements; je vais donc me corriger. Il me semblait avoir dit que le problème avec les abonnements Flex, souligné par Unia et Testachats, n'avait pas été solutionné. Il est dommage de revoir entièrement une grille tarifaire sans penser à cela. Donc oui, je prendrai mes renseignements.

J'ai bien compris qu'on ne touche pas aux abonnements. Mais il y a aussi des travailleurs qui ont des emplois qui ne permettent pas d'avoir un horaire régulier; je pense aux intérimaires et aux flexi-jobs. Je trouve également dommage que l'on n'ait pas pensé à cela.

Oui, il y a des gagnants. Cependant, il y a beaucoup de discriminations dans cette grille tarifaire. Je n'ai pas l'impression que cela va attirer du monde. C'est pourtant ce qu'on veut. On veut que les gens prennent le train.

J'en profite pour ouvrir une brève parenthèse. L'urgence climatique est là, et la Belgique n'est toujours pas dans la bonne trajectoire pour respecter ses engagements internationaux. L'idéal serait quand même de donner envie aux gens de prendre le train.

02.21 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, les députés de la majorité parlent d'un problème de logiciel (64,50 euros n'est pas 5 euros), ou de communication. Moi, je ne vous parlerai pas d'un problème d'abonnement. J'ai bien compris.

Ce sont les témoignages qui me reviennent. C'est dire si c'est complexe, et si les gens ont du mal, malgré le super logiciel qui calcule le meilleur prix.

Monsieur le ministre, ce que je retiens, c'est que la carte famille nombreuse est bien supprimée. Ce sera donc plus cher pour les familles nombreuses. Les tickets seniors sont supprimés. Pour certains seniors, ce sera plus cher également. Pour les jeunes, ce sera également plus cher, comme je vous l'ai dit tout à l'heure – dans certains cas, évidemment. Tous les utilisateurs de tickets Multi n'auront plus le droit de les utiliser, alors qu'ils sont pourtant bien utiles. Ce sera donc plus cher pour eux. Quant à la réduction pour les billets week-end, elle passe de 50 % à 30 %.

Pour tous ces utilisateurs, le train coûtera plus cher et il sera donc moins attractif.

On a fait une digression dans le débat; je vais me permettre d'en faire une également. Dans une vie antérieure, j'étais manager de mobilité en Brabant wallon pour une société de transport. Et déjà, en 2006 à l'époque, avant de devenir bourgmestre, on parlait des opérateurs qui allaient travailler ensemble pour avoir un tarif et des supports communs. Nous sommes 20 ans plus tard. Si vous nous parlez de cela d'ici le printemps 2026, je serai le premier à vous féliciter, et vous le savez, monsieur le ministre, parce que j'ai toujours été franc et sincère avec vous.

02.20 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Er is geen oplossing voor het probleem dat Unia en Testaankoop aan de kaak gesteld hebben met betrekking tot het Flex Abonnement.

Niet alle werknemers hebben een regelmatig uurrooster. Het is jammer dat men niet gedacht heeft aan uitzendkrachten en flexi-jobbers. Het klopt dat sommigen hierbij winnen, maar er is vooral veel discriminatie en daarmee zal men geen reizigers aantrekken. We moeten echter het hoofd bieden aan de klimaaturgentie: België zit nog altijd niet op het goede spoor om zijn verbintenissen na te komen. Men moet de mensen zin geven om de trein te nemen.

02.21 Dimitri Legasse (PS): De software berekent weliswaar de beste prijs, maar de mensen hebben het er moeilijk mee! Het tarief voor grote gezinnen wordt wel degelijk geschrapt, evenals het Senior Ticket. Voor de jongeren wordt het in bepaalde gevallen duurder; men zal niet langer Multitickets kunnen gebruiken; de korting tijdens het weekend bedraagt niet langer 50 %, maar 30 %. Voor al die doelgroepen zal de trein minder aantrekkelijk worden.

Toen ik in 2006 mobiliteitsmanager was, sprak men al over een eenge-maakt vervoersbewijs voor alle openbaarvervoerbedrijven. Twintig jaar later kondigt u ons aan dat zo'n vervoersbewijs in 2026 boven het doopvont gehouden zal worden. Ik zal de eerste zijn om u te feliciteren.

02.22 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Merci, monsieur le ministre, pour la densité et la richesse de votre réponse.

Il est vrai que si la grande majorité des voyageurs bénéficient de ces mesures, ce sont, comme souvent, les mécontents qui se font le plus entendre. J'estime qu'il faut laisser le temps au temps pour évaluer, sur la durée, l'impact réel de cette réforme tarifaire sur le report modal vers le train. Je rappelle que seuls les billets à l'unité sont concernés. Le prix des abonnements reste inchangé. Cela s'inscrit dans l'objectif du contrat de service public qui vise une hausse de 30 % de la fréquentation d'ici 2032. Encourager l'abonnement est, selon moi, le meilleur levier de fidélisation.

Enfin, cette nouvelle tarification découle directement du contrat de service public conclu sous la coalition Vivaldi. Il est donc étonnant de voir certains collègues d'Ecolo ou du PS s'indigner aujourd'hui d'une réforme qu'ils ont soutenue hier.

Petit complément. Je viens de vérifier: pour les personnes de plus de 65 ans, le prix entre Virton et Blankenberge ou Ostende est bien de 5,50 euros en heures creuses.

02.22 Serge Hiligsmann (Les Engagés): Zoals vaak roept wie misnoegd is het luidst. De impact van deze tariefhervorming op de modal shift naar de trein zal pas op termijn duidelijk worden.

Enkel de prijs van losse tickets wordt gewijzigd, niet die van abonnementen, overeenkomstig het openbaredienstcontract, dat ertoe strekt het aantal reizigers tegen 2032 met 30 % te verhogen. Het aanmoedigen van abonnementen is de beste manier om aan klantenbinding te doen.

Het verbaast me dat sommige collega's verontwaardigd reageren, want dit nieuwe tariefaanbod vloeit voort uit het openbaredienstcontract dat door de vivaldiregering gesloten werd.

Ik heb het nog eens gecontroleerd: een senior betaalt tijdens de daluren wel degelijk 5,50 euro voor een rit van Virton naar Blankenberge.

Moties Motions

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend. En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Frank Troosters en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Frank Troosters

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie,

- overwegende de ambitie van deze regering om te rationaliseren inzake vrijstellingen en kortingen bij de tarieven van de NMBS;

- overwegende de ambitie om tegen 2032 het aantal treinreizigers met 30 % te doen stijgen;

- overwegende de opmerkingen gemaakt in de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen tijdens eerdere besprekingen van de nieuwe tariefplannen bij de NMBS;

- overwegende gestelde doelstellingen in het met de federale overheid afgesloten openbaredienstcontract 2023-2032;

- overwegende de hogere prijzen die o.a. senioren dienen te betalen bij het maken van een reis van langere afstand;

- overwegende de moeilijke praktische reisorganisatie voor dagjesreizigers vanuit Limburg of andere gebieden naar bijvoorbeeld de kust;

vraagt de regering:

- opnieuw overleg op te starten met de NMBS teneinde de tekortkomingen inzake de overzichtelijkheid van de nieuwe tariefstructuur van de NMBS te laten wegwerken;

- opnieuw overleg op te starten met de NMBS teneinde het duurder worden voor langere afstandsreizen te laten bijsturen."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Frank Troosters et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Frank Troosters

et la réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale,

- considérant l'ambition du gouvernement de rationaliser les remises et les réductions prévues dans les tarifs de la SNCB;

- considérant l'ambition d'augmenter le nombre de voyageurs de 30 % d'ici 2032;

- considérant les observations formulées en commission de la Mobilité de la Chambre au cours de discussions précédentes sur les nouveaux projets tarifaires de la SNCB;

- considérant les objectifs fixés dans le contrat de service public 2023-2032 conclu avec l'autorité fédérale;

- considérant l'augmentation des prix que les seniors, entre autres, sont tenus de payer lorsqu'ils entreprennent un plus long voyage;

- considérant la difficile organisation pratique pour les voyageurs d'un jour qui se déplacent du Limbourg ou d'autres régions vers la côte, par exemple;

demande au gouvernement:

- de relancer la concertation avec la SNCB afin de remédier au manque de clarté de la nouvelle structure tarifaire de la SNCB;

- de relancer la concertation avec la SNCB afin de faire rectifier le renchérissement des plus longs déplacements."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Serge Hiligsmann en mevrouw Carmen Ramlot.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Serge Hiligsmann et Mme Carmen Ramlot.

Over de motie zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur la motion aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

03 Actualiteitsdebat over het sociaal overleg met de vakbonden en toegevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het sociaal overleg met de vakbonden" (56008063C)

- Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe verwerping van het protocolakkoord" (56009141C)

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het verworpen ontwerpakkoord over het statuut van het spoorpersoneel" (56009150C)

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het spoorakkoord" (56009223C)

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het uitblijven van akkoorden met de vakbonden" (56009232C)

- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De verwerping van het ontwerpakkoord over een gemoderniseerd statuut voor het spoorpersoneel" (56009246C)

03 Débat d'actualité sur la concertation sociale avec les syndicats et questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La concertation sociale avec les syndicats" (56008063C)

- Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau rejet du protocole d'accord" (56009141C)

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rejet du projet d'accord sur le statut du personnel ferroviaire" (56009150C)

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'accord sur le rail" (56009223C)

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'absence d'accords avec les syndicats" (56009232C)

- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le rejet du projet d'accord sur la modernisation du statut du personnel ferroviaire" (56009246C)

03.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik heb twee vragen ingediend, die ik kort zal samenvatten.

Het is een actueel onderwerp sinds gisteren en vandaag. Ik wil het

03.01 Frank Troosters (VB): Le pré-accord que vous avez conclu avec les syndicats fin avril a été rejeté massivement par leur base. Un

hebben over het sociaal overleg met de vakbonden. U bent al lang aan het onderhandelen met de vakbonden en u hebt eind april, met de nodige trots, een sociaal voorakkoord aangekondigd in de pers.

Dat voorakkoord werd echter massaal verworpen door de achterban van de verschillende vakorganisaties. Vervolgens is er verder onderhandeld en u gaf aan dat tijdens die onderhandelingen was overeengekomen dat er geen nieuwe spoorstakingen zouden volgen. Dat is ook zo geweest. Dat hebben we kunnen vaststellen.

Men is uiteindelijk op een bepaald moment tot een tweede akkoord gekomen. Dat betrof een voorontwerp van akkoord over de modernisering van het statuut van het spoorpersoneel, maar ook dat nieuwe akkoord werd verworpen door de achterban van de vakbonden. Het nieuwe akkoord zou HR Rail als juridische werkgever van het spoorpersoneel behouden en voorzag bovendien in het behoud van statutaire aanwervingen voor bepaalde groepen bij het spoor, in tegenstelling tot het eerste voorakkoord. Dat werd dus echter ook verworpen, daarom heb ik deze vragen ingediend.

Wat is de stand van zaken en hoe moet het nu verder? Ik heb een straffe verklaring van u gelezen – dat is althans wat de pers schrijft –, dat de tijd van overleg voorbij zou zijn en dat de tijd van beslissingen nemen eraan zou komen. U zei ook dat vanaf 2027 nieuwe aanwervingen alleen nog op contractuele basis mogelijk zouden zijn.

Intussen vernamen wij dat er eind november opnieuw nationale acties zullen plaatsvinden. Ik wilde u eigenlijk vragen of u kunt garanderen dat er geen nieuwe stakingen zullen plaatsvinden en hoe u dat zult garanderen, maar gisteren is die vraag onderuitgehaald. Er zal worden gestaakt. Vandaag is bovendien bevestigd dat er gedurende drie dagen gestaakt zal worden bij het spoor. Zoals ik al meermaals heb aangegeven, betreur ik dat ten zeerste voor de treinreizigers, die daar opnieuw de dupe van zullen zijn.

Ik wil vooral weten hoe het verder moet met de besprekingen met de vakbonden en het sociaal akkoord. Waar staan we? Wordt er nog gepraat? Gaan de gesprekken nog door? Wat vindt u van de stakingen, die ik ten zeerste betreur? Bent u van plan nog actie te ondernemen om te voorkomen dat er opnieuw spoorstakingen plaatsvinden, zodat de treinreizigers de normale dienstverlening krijgen waar zij recht op hebben?

03.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, les syndicats ont rejeté l'accord – du moins le protocole – soumis par votre cabinet.

Je pense que c'est un peu normal. Ils ont écouté leur base, laquelle a marqué son désaccord. Il faut tout dire: ils avaient le choix entre perdre leur statut ou le garder, mais vidé de sa substance, le but étant, sur le long terme, de procéder à des suppressions de postes pour des raisons économiques.

Monsieur le ministre, allez-vous vous remettre autour de la table et véritablement prendre en compte les demandes syndicales, ou allez-vous imposer un plan que personne ne souhaite? Vous justifiez ce plan par l'obligation de libéraliser le secteur en 2032. Je me permets d'affirmer que rien n'oblige à libéraliser le transport de voyageurs. L'Europe

deuxième avant-projet d'accord ayant trait à la modernisation du statut du personnel ferroviaire a également été rejeté.

Quelle est la situation aujourd'hui? Je lis dans la presse que selon vous, le temps de la concertation serait terminé. En outre, vous avez déclaré qu'à partir de 2027, vous ne voudriez plus recruter que des contractuels. Toutefois, de nouvelles actions nationales, notamment à la SNCB, ont été annoncées.

Y a-t-il encore un dialogue avec les syndicats? Tenterez-vous encore d'éviter les grèves annoncées à la SNCB?

03.02 Farah Jacquet (PVDA-PTB): De vakbonden hebben het akkoord verworpen dat uw kabinet had voorgesteld.

Ze hebben naar hun basis geluisterd, wat normaal is. Ze hadden de keuze: hun statuut verliezen of het behouden, maar dan wel een uitgehouden statuut. Op de lange termijn is het de bedoeling om banen te schrappen om economische redenen.

Zult u opnieuw om de tafel gaan

ne l'impose pas. Elle permet de maintenir l'attribution directe sous certaines conditions. La Belgique pourrait très bien remplir ces conditions.

Par ailleurs, nous avons demandé une audition sur le sujet et elle a été refusée. Nous ne pouvons donc même pas en discuter. Allez-vous faire preuve de plus de nuance lorsque vous évoquez la libéralisation potentielle – mais non obligatoire – prévue pour 2032?

Il vous est toujours possible de changer d'avis.

03.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, u bent een minister van overleg, dat siert u, maar toch springt het vernieuwde, aangepaste voorstel opnieuw af.

Het doel van de hervorming is nochtans duidelijk: meer flexibiliteit en een moderner HR-beleid, zodat de spoorbedrijven op de toekomstige uitdagingen kunnen inspelen. Denk maar aan de liberalisering van het reizigersvervoer tegen 2032.

Toch blijft de weerstand groot. Er klinkt kritiek dat het overleg opnieuw te snel is stopgezet.

Mijnheer de minister, hoe beoordeelt u het feit dat het aangepaste en meer evenwichtige voorstel door de achterban van de vakbonden is verworpen? Hoe ziet u het verdere traject om de noodzakelijke modernisering van het personeelsstatuut te realiseren, met het oog op een sterker en toekomstgericht spoorbedrijf?

Kunt u bevestigen dat u teruggrijpt naar het akkoord dat eerder werd gesloten met de vertegenwoordigers van de spoorbonden ACOD, ACV en VSOA?

In welke concrete timing voorziet u om de hervormingen door te voeren?

03.04 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, vos collègues députés nous refusent l'audition des organisations syndicales depuis un certain temps, de manière quasi systématique. Et, maintenant, c'est vous qui n'allez plus les rencontrer. Vous l'avez déclaré: le temps de la négociation est terminé. Vous allez mettre en œuvre finalement un plan qui, selon vous, ou pas, est le meilleur ou le moins pire.

Voici quelques semaines, vous aviez négocié et obtenu avec les syndicats un préaccord. Celui-ci prévoyait notamment le maintien d'engagements statutaires pour des fonctions qui représentent quelque 60 % des emplois. Toutefois, la plus grande flexibilité qui aurait été demandée aux travailleurs concernés ainsi que la possibilité de licenciement des statutaires, de ce nouveau type de statutaires, si la charge de travail venait à diminuer, ont eu raison de ce préaccord. Et c'est logique. Lorsque plus de trois quarts des travailleurs d'un secteur refusent un

zitten en rekening houden met de vakbondseisen of drijft u uw plan toch door? De liberalisering van de sector in 2032 verplicht u er niet toe om het reizigersvervoer te liberaliseren. Europa staat toe dat de directe toewijzing onder bepaalde voorwaarden wordt behouden.

We hebben om een hoorzitting gevraagd, die ons werd geweigerd. Zult u wat inschikkelijker zijn als u de voor 2032 geplande liberalisering bespreekt?

U kunt nog altijd van mening veranderen.

03.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Vous aspirez à une politique des ressources humaines plus flexible et plus moderne afin de préparer les entreprises ferroviaires à la libéralisation du transport de voyageurs d'ici 2032. Toutefois, l'opposition à cette politique est encore grande. La base des syndicats a également rejeté la proposition adaptée et plus équilibrée.

Quel itinéraire voulez-vous emprunter pour moderniser malgré tout le statut du personnel? En reviendrez-vous à l'accord conclu antérieurement avec les représentants de la CGSP, de la CSC et du SLFP? Quel est votre calendrier?

03.04 Dimitri Legasse (PS): Bijna systematisch wijzen uw collega-volksvertegenwoordigers onze verzoeken om de vakbonden te horen van de hand. Nu bent u het die de stekker uit de onderhandelingen trekt.

Enkele weken geleden had u met de vakbonden een voorakkoord bereikt. In dat voorakkoord werd er afgesproken statutaire aanwervingen te behouden voor functies die ongeveer 60 % van de banen vertegenwoordigen. De grotere

préaccord, on peut légitimement se dire qu'il n'était pas bon, qu'il n'était pas optimal. Convenez-en! D'ailleurs, ce ne sont pas les syndicats qui mènent la fronde, mais ce sont les travailleurs, la base qui réagit.

Monsieur le ministre, la libéralisation du transport des voyageurs est annoncée pour 2032. Vous le savez aussi bien, si pas beaucoup mieux que moi. Vous estimez que c'est déjà demain pour ce secteur et qu'il faut avancer rapidement. Vous avez donc claqué la porte, fermé la porte à un nouveau round de négociations après le rejet de ce préaccord. N'est-il pas cependant de votre responsabilité de remettre les dirigeants et les syndicats du rail autour de la table? Il me semble que vous vous y étiez engagé. Il est donc, de mon point de vue, de votre responsabilité de faire cette offre et d'entamer à nouveau des négociations avec les syndicats, les travailleurs et les membres de la direction de la SNCB.

En ouvrant la porte au licenciement du personnel statutaire, vous deviez vous douter que cela ne passerait pas auprès du personnel. Pourquoi dès lors ne pas envisager d'autres pistes? Vous savez par ailleurs que les travailleurs attendent aussi une réponse de votre collègue Jambon concernant les pensions. Ils nourrissent malheureusement peu d'espoir. Avez-vous d'autres informations à ce sujet? Et tenterez-vous de convaincre M. Jambon? C'est votre défi, monsieur le ministre!

flexibiliteit die van de betrokken werknemers werd gevraagd en de mogelijkheid om statutair personeel te ontslaan hebben dat voorakkoord getorpedeerd. Wanneer meer dan driekwart van de werknemers in een sector een voorakkoord verwerpt, dan was dat gewoon geen goed akkoord. Het zijn niet de vakbonden die in opstand komen, maar wel de werknemers zelf.

De liberalisering van het reizigersvervoer is aangekondigd voor 2032. U bent van mening dat er snel vooruitgang moet worden geboekt. Nadat het voorakkoord verworpen werd, hebt u de deur gesloten voor verdere onderhandelingen.

Het is uw taak om de directie en de vakbonden opnieuw om de tafel te brengen. U hebt zich daartoe verbonden. De onderhandelingen moeten worden heropgestart.

Waarom worden er geen andere mogelijkheden overwogen dan het ontslaan van statutair personeel? De werknemers wachten ook nog op een antwoord van uw collega-minister Jambon in verband met de pensioenen. Beschikt u in dat verband over nieuwe informatie? Zult u minister Jambon proberen te overtuigen?

03.05 Irina De Knop (Open Vld): De context is al uitgebreid door de collega's geschetst, met name dat de spoorbonden het ontwerpakkoord opnieuw hebben verworpen. Zoals wij het hebben begrepen – misschien kunt u dat verduidelijken, mijnheer de minister – gaat de discussie vooral over de juridische werkgever van het spoorpersoneel en het behoud van de statutaire aanwervingen.

In een eerste ontwerp, dat al in mei was afgewezen, zou de statutaire aanwerving in 2028 stoppen en zouden de NMBS en Infrabel juridische werkgevers worden in de plaats van HR Rail. In het nieuwe ontwerp zou HR Rail wel de juridische werkgever blijven en zou het statuut voor bepaalde functies behouden blijven. Ondanks al die aanpassingen stemde de achterban opnieuw tegen: 79 % bij ACOD en 74 % bij ACV Transcom.

Mijnheer de minister, kunt u toelichten wat de concrete inhoud van het ontwerpakkoord was dat door de vakbonden is verworpen? Welke hervormingen stonden daarin?

03.05 Irina De Knop (Open Vld): Les syndicats du secteur ferroviaire ont une nouvelle fois rejeté le projet d'accord. Les points de divergence porteraient sur l'employeur juridique du personnel des chemins de fer et le maintien des recrutements statutaires. Le premier projet d'accord prévoyait la suppression des recrutements statutaires en 2028 et la modification de l'employeur juridique du personnel, rôle confié dorénavant à la SNCB et Infrabel. Dans le nouveau projet, HR Rail resterait l'employeur juridique et le statut serait également maintenu pour certaines fonctions. Pourtant, les membres ont à nouveau voté

In het eerste voorakkoord van voor de zomer stond dat de statutaire aanwervingen in 2028 zouden stoppen. In het nieuwe akkoord blijft er toch sprake van het behoud van statutaire aanwervingen voor bepaalde functies. Kunt u toelichten voor welke functies en waarom u die versoepelingen voorgesteld hebt?

Stoppen de gesprekken nu definitief, zoals u eerder aangaf, of gaat u toch opnieuw rond de tafel zitten? Als dat niet het geval is, zult u dan met een eigen voorstel naar de regering stappen, met daarin de stopzetting van de statutaire aanwervingen?

Hoe ziet u de rol van HR Rail als juridische werkgever? Wat is de timing van dit alles, mijnheer de minister?

De voorzitter: Wensen nog andere leden zich bij deze discussie aan te sluiten? (Nee) Dan geef ik het woord aan de minister.

03.06 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, le préaccord de Leuven, signé le 23 avril 2025, prévoyait effectivement une contractualisation des recrutements à partir du 1^{er} janvier 2028 tout en maintenant un engagement statutaire pour environ 60 % des fonctions, notamment les métiers techniques et roulants. Ce compromis visait à concilier les impératifs de modernisation avec la préservation du statut pour les fonctions critiques.

Le protocole d'accord du 1^{er} octobre 2025 laissait, quant à lui, deux options ouvertes: soit le maintien d'un haut niveau d'engagement statutaire accompagné de mesures de flexibilisation du statut (temps de travail, mobilité, etc.), soit une contractualisation généralisée, avec des garanties en matière de carrière et de rémunération pour le personnel déjà en place.

Lors des négociations avec les présidents des organisations syndicales, chacun était pleinement informé du fait que le rejet du protocole par la base – ce qui est son droit – entraînerait l'application du principe de contractualisation. Cette position a été clairement exprimée et assumée dans mon communiqué de presse, où j'ai également salué le caractère constructif des échanges et le sens des responsabilités des représentants syndicaux.

Mijn doel was een evenwichtig voorstel te formuleren dat gesteund kon worden door de vakbondsvertegenwoordigers en tegelijkertijd afgestemd was op de behoeften van een moderne spoorwegsector. Het betrof geen eenzijdige tekst, maar het resultaat van overleg, luisteren en onderhandeling. Na verschillende maanden overleg tussen mijn kabinet, de spoorwegonderneming en de representatieve vakorganisaties werd een nieuw ontwerpakkoord over de modernisering van de spoorwegsector voorgelegd aan de vakbondsleden. Ze verzetten zich echter tegen dat ontwerpakkoord, dat hun vertegenwoordigers noch tans hadden goedgekeurd.

contre.

Pouvez-vous expliquer la teneur de votre projet d'accord? Pour quelles fonctions les recrutements statutaires resteraient-ils possibles? Allez-vous revenir à la table des négociations ou avez-vous désormais l'intention de présenter votre propre proposition au gouvernement? Quel est votre avis concernant le rôle de HR Rail en tant qu'employeur juridique?

03.06 Minister Jean-Luc Crucke: In april 2025 voorzag het voorakkoord van Leuven in contractuele aanwervingen vanaf 2028, terwijl de statutaire aanwerving voor 60 % van de functies behouden bleef, om zo de noodzaak tot modernisering te combineren met het behoud van het statuut voor kritieke functies.

In het protocolakkoord van 1 oktober 2025 werden er twee opties open gelaten: het behoud van een hoog niveau van statutaire aanwervingen, met maatregelen voor meer flexibiliteit, of alleen nog contractuele aanwervingen, met loopbaan- en loongaranties voor het bestaande personeel. Tijdens de onderhandelingen met de vakbonden wist iedereen dat een verwerping van het protocol door de achterban zou leiden tot de toepassing van het principe van de contractuele aanwerving. In mijn persbericht heb ik de verantwoordelijkheidszin van de vakbondsvertegenwoordigers geprezen.

J'ai fait une proposition équilibrée qui a réussi à obtenir le soutien des représentants des syndicats et était aussi adaptée aux besoins d'un secteur ferroviaire moderne. Le texte a été le résultat d'une concertation. Cependant, la base des syndicats a rejeté le projet d'accord que ses représentants avaient pourtant approuvé.

Met betrekking tot HR Rail, blijft de onderneming de juridische werkgever van het spoorwegpersoneel, maar haar taken zouden worden herzien. Het ontwerp voorzag erin dat die dienst vanaf 2027 niet langer verantwoordelijk zou zijn voor de aanwerving, selectie en opleiding. Die bevoegdheden zouden worden overgedragen aan de NMBS en Infrabel. HR Rail zou een centrale rol blijven vervullen en instaan voor de sociale dialoog, het beheer van het statuut en de loonadministratie.

In het voorstel van akkoordprotocol kregen de representatieve vakorganisaties de keuze tussen het behoud van statutaire wervingen voor sleutelberoepen, met een ingrijpende modernisering van het statuut, en een algemene contractualisering van de werving. Aangezien er geen akkoord werd bereikt over de modernisering van het statuut, zal vanaf 1 januari 2028 worden overgegaan op een contractualisering van de werving, in overeenstemming met de bepalingen van het ontwerp van protocolakkoord. Ook zal de hervorming van HR Rail worden doorgevoerd.

Mijnheer Troosters, het regeerakkoord bepaalde dat de kwestie van de juridische werkgever van het spoorwegpersoneel nader onderzocht zou worden. Uit de analyse bleek dat het wetgevende kader flexibiliteit biedt en het mogelijk maakt bepaalde bevoegdheden toe te wijzen aan hetzij de juridische hetzij de feitelijke werkgever, afhankelijk van de beoogde invulling. Elke structuur kent haar eigen voor- en nadelen.

La priorité a été donnée à une approche efficiente de la situation, car, dans les faits, le nombre de processus existant encore aujourd'hui en doublon s'est révélé très limité. Certains services gagnaient à être centralisés afin de réduire les coûts et d'améliorer la coordination. Je respecte bien entendu la décision de la base syndicale, mais je rappelle que la réforme du secteur ferroviaire est une nécessité dans le contexte de la libéralisation du transport de voyageurs prévue pour 2032. Il est de notre responsabilité collective de préparer les entreprises ferroviaires à cette échéance en leur donnant les outils RH adaptés.

Madame Jacquet, cet accord, bien que non retenu, traduisait, me semble-t-il, une vision lucide et équilibrée de l'avenir du rail. Il marquait une étape importante vers une modernisation indispensable. Le temps de la décision ne peut plus être différé. Le dialogue social reste ouvert, mais il s'inscrit désormais dans un cadre de mise en œuvre et non de renégociation. Il est exact que les trois organisations syndicales représentatives – CGSP Cheminots, SLFP Cheminots et CSC Transcom – ont rejeté le protocole d'accord proposé. J'en prends acte avec sérieux et responsabilité. Je tiens toutefois à rappeler que ce protocole est le fruit d'un long processus de concertation avec les partenaires sociaux. Il ne s'agit pas d'un passage en force, mais d'une tentative sincère d'adapter notre modèle ferroviaire aux réalités européennes, budgétaires et opérationnelles.

Sur le cadre européen, la mise en concurrence des services de transport de voyageurs est désormais la norme, conformément au quatrième paquet ferroviaire adopté en 2016. La Belgique devra justifier toute dérogation, ce qui devient de plus en plus difficile. Nos voisins ont déjà adapté leur modèle. La France a mis fin au recrutement statutaire dès 2020, l'Allemagne dès 1994 et les Pays-Bas n'ont jamais eu de statut comparable. Nous ne pouvons rester à l'écart de cette

HR Rail resterait l'employeur juridique du personnel ferroviaire mais à compter de 2027, la SNCB et Infrabel assumeraient la responsabilité des recrutements, des sélections et des formations. HR Rail resterait compétent pour le dialogue social, la gestion du statut et l'administration des salaires.

Dans le projet d'accord, les syndicats pouvaient choisir entre le maintien des recrutements statutaires pour les métiers clés, en combinaison avec une modernisation poussée du statut ou une contractualisation générale des recrutements. Etant donné que l'on n'est pas parvenu à un accord, seuls des recrutements contractuels seront encore effectués à partir du 1^{er} janvier 2028. La réforme de HR Rail sera également menée à bien, certaines compétences étant attribuées à l'employeur juridique et d'autres, à l'employeur effectif.

Efficiëntie is de prioriteit. Sommige diensten zijn gebaat bij centralisering. Ik respecteer de beslissing van de vakbonden, maar de hervorming van de sector is noodzakelijk in het kader van de liberalisering van het reizigersvervoer tegen 2032.

De drie vakbonden hebben het akkoord verworpen, dat nochtans het resultaat was van langdurig overleg en de noodzakelijke modernisering van het spoor weerspiegelden. De sociale dialoog blijft open, maar richt zich nu op de uitvoering en niet langer op heronderhandelingen. Het is niet de bedoeling maatregelen op te dringen, het gaat hier over een oprechte poging om ons model aan te passen aan de Europese realiteit.

De concurrentie tussen reizigersvervoerdiensten is voortaan de norm, overeenkomstig het vierde spoorwegpakket van 2016. Het wordt steeds moeilijker een verzoek tot afwijking te verantwoorden. Onze buurlanden hebben hun model aangepast. Met het protocol

évolution et de cette nécessaire flexibilité.

Sur le statut du personnel, je tiens à être clair. Le protocole ne supprime pas le statut. Il propose une contractualisation progressive pour les nouveaux emplois pour le 1^{er} janvier 2028 au plus tard ou avec un maintien d'un quota de recrutement sous statut. Il introduit également des garanties pour les contractuels, notamment une commission paritaire dédiée, tout en préservant les droits acquis des statutaires. Il s'agit d'une modernisation, pas d'un démantèlement.

Concernant la concurrence, il ne s'agit pas de privatiser, mais de préparer la SNCB à affronter un environnement concurrentiel. Le protocole vise à renforcer sa capacité à rester l'opérateur principal en lui donnant les outils RH nécessaires pour être compétitif. C'est une approche pragmatique, et non pas idéologique.

Enfin, je regrette que certains discours politiques instrumentalisent ces enjeux à des fins partisans en occultant les défis réels du secteur: pénurie de personnel, digitalisation, performance. Ces défis exigent des réformes courageuses et responsables.

Le gouvernement fédéral entend tirer toutes les leçons du processus de concertation et poursuivre les réformes nécessaires. Les prochaines étapes incluent une note que je viendrai vous présenter pour accompagner les adaptations réglementaires nécessaires.

Enfin, concernant les pensions du personnel ferroviaire, je vous invite à adresser cette question à mon collègue, le ministre des Pensions, en charge de ce volet. Je suis conscient des attentes du personnel et je partage votre souci de clarté en cette matière.

Concernant Securail, je tiens à rappeler que ces activités restent pleinement intégrées au sein de la SNCB, conformément aux dispositions du protocole d'accord. L'ensemble du personnel concerné continue d'être employé par la SNCB, ce qui garantit la stabilité des missions de sécurité ferroviaire. Au-delà du maintien institutionnel, l'objectif est de renforcer la coordination opérationnelle entre Securail et la police des chemins de fer, afin d'améliorer l'efficacité des interventions sur le terrain et la sécurité des usagers. Cette coordination renforcée vise à mieux articuler les rôles respectifs, à fluidifier les échanges d'informations et à optimiser les ressources dans un contexte de mobilité en mutation.

Ces discussions sont menées en étroite concertation avec la direction de Securail, afin de rester au plus près des réalités du terrain et des besoins opérationnels. Il est essentiel que les décisions prises soient pleinement alignées avec les contraintes et les attentes des équipes de terrain.

Concernant les risques de grève, je suis bien entendu attentif aux risques de tensions sociales dans le secteur ferroviaire. Le rejet du protocole par les bases syndicales, bien que regrettable, ne doit pas être interprété comme une rupture du dialogue. Je tiens à souligner que les présidents des organisations syndicales ont participé activement et de manière constructive aux négociations. Tous étaient informés qu'en cas de rejet, la contractualisation deviendrait la voie par défaut.

wordt het statuut niet afgeschaft, maar wordt een geleidelijke contractuele invulling voorgesteld van de nieuwe betrekkingen vanaf 1 januari 2028, met behoud van een quorum voor statutaire aanwervingen. Dit is een modernisering, geen ontmanteling.

Het gaat ook niet over een privatisering, maar het is zaak de NMBS voor te bereiden op de concurrentie door haar vermogen te versterken om de belangrijkste speler te blijven, en haar tegelijk de nodige hr-instrumenten te geven om te concurreren. Dit is een pragmatische geen ideologische aanpak. Ik betreur het dat sommige politici deze kwesties instrumentaliseren en de uitdagingen verzwijgen.

De regering zal lessen trekken uit het overleg en de hervormingen voortzetten. Ik zal u een nota voorleggen samen met de aanpassingen aan de regelgeving.

Voor de pensioenen verwijs ik u naar de bevoegde minister.

De activiteiten van Securail blijven onder de NMBS vallen zoals in het protocolakkoord is bepaald. Het doel is om de coördinatie tussen Securail en de spoorwepolitie te versterken, de interventies op het terrein te verbeteren, de rollen beter te omschrijven, de informatie-uitwisseling vlotter te laten verlopen en de middelen optimaal aan te wenden. De beslissingen die worden genomen, moeten worden getoetst aan de moeilijkheden die de teams op het terrein ondervinden en aan hun verwachtingen.

Uiteraard is het jammer dat de vakbondsbasis het protocol heeft verworpen maar dat betekent geenszins dat de dialoog zou zijn verbroken. De voorzitters van de vakbonden hebben constructief meegewerkt tijdens de onderhandelingen. Ze wisten dat in geval van een verwerping, contractuele indienstnemingen nog de enige optie zouden zijn. Ik dank de

Cette position a été clairement exprimée dans mon communiqué de presse. Je remercie évidemment les représentants syndicaux pour leur encouragement, mais je ferai ce que j'ai dit. Il y a un moment où les décisions doivent être prises et je les prends vraiment dans l'intérêt de la société, mais également de ses travailleurs.

L'année 2032, qu'on le pense ou pas, c'est demain. Je regrette que cette date n'ait pas été préparée plus tôt et je ne tiens pas à ce qu'en 2029 on dise – peut-être plus à moi car je ne serai plus là – que ça n'a pas été fait. Ma responsabilité, c'est d'amener une société publique vers les performances nécessaires pour qu'en 2032, nous ayons un rail opérationnel, un rail concurrentiel et surtout qui garde son personnel que je considère comme de qualité.

À ce stade, je n'ai pas reçu de garantie formelle quant à l'absence de grève, mais je reste confiant dans les capacités des partenaires sociaux à maintenir un dialogue responsable. J'ai également lu presse; mais je n'ai, à ce stade, pas reçu de préavis.

03.07 Frank Troosters (VB): Bedankt voor uw uitgebreide antwoord, mijnheer de minister.

Het positieve daaraan is dat we nu wat meer inzicht hebben gekregen in de inhoud van de gesprekken. U hebt dat steeds afgehouden zolang de gesprekken aan de gang waren.

Ik heb vastgesteld dat uw houding ook meer vastberaden is geworden tegenover uw gesprekspartners. U onderstreept vastberaden de nodige stappen te zullen ondernemen om de spoorbedrijven voor te bereiden op de uitdagingen die zeker vanaf 2029 op ons afkomen. Ik heb het dan over de liberalisering van het spoor. Overigens is die voor het personenvervoer al een feit. Alleen heeft de toewijzing van het unieke operatorschap aan de NMBS dat proces enigszins op de lange baan geschoven. Men heeft zich daar ook nooit op voorbereid – we komen straks op dat onderwerp terug, als we daaraan toekomen – en u krijgt dat nu deels op uw bord. Het siert u dat u uw verantwoordelijkheid wilt opnemen. Ik vrees echter dat, als de houding verhardt en men bijvoorbeeld inzet op een progressieve invoering van de contractualisering van toekomstige aanwervingen, dat op heel wat weerstand zal stuiten.

De eerdere akkoorden getuigden toch van enige ambitie in een bepaalde richting, maar men stuitte op een weigering. Vervolgens koos men voor versoepeling en kwam men meer tegemoet aan de verzuchtingen van de vakbonden en het spoorpersoneel. Ook die teksten werden afgewezen en nu kiest men opnieuw voor verharding.

Dat doet mij vermoeden dat het voorstel veel reactie zal uitlokken. Het is uiteraard positief dat u hoopt op verder overleg. Maar ik vrees – en dit aspect is onderbelicht gebleven – dat u in de tussentijd nog met heel wat stakingen geconfronteerd zult worden. Ik vrees dat als de

vakbondsvertegenwoordigers voor hun steun, maar op een bepaald moment moeten er beslissingen worden genomen en ik neem ze in het belang van de maatschappij en haar werknemers.

Het is mijn verantwoordelijkheid om een overheidsbedrijf te laten presteren op een niveau dat noodzakelijk is om in 2032 over operationele en concurrentiële spoorwegen te beschikken met behoud van het personeel, dat kwalitatief werk levert.

Ik heb geen garantie gekregen dat er niet zou worden gestaakt maar ik blijf vertrouwen hebben in de verantwoordelijkheidszin en de bereidwilligheid tot dialoog van de sociale partners.

Ik heb de berichten in de pers gelezen maar ik heb tot op heden geen stakingsaanzeggingen ontvangen.

03.07 Frank Troosters (VB): Je constate que vous ferez preuve d'une certaine détermination pour prendre les initiatives nécessaires à la préparation de la libéralisation du rail. C'est tout à votre honneur, mais je crains que vous vous heurtiez à une grande résistance, en particulier si vous poursuivez la contractualisation des recrutements à venir. Si le désaccord demeure aussi massif, les grèves seront encore nombreuses et les voyageurs en feront une nouvelle fois les frais.

onenigheid zo groot blijft, daar de treinreiziger het slachtoffer van wordt.

03.08 Farah Jacquet (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je ne peux me satisfaire de ce refus d'écouter le point de vue des cheminots, de la base. Vous avez dit cette semaine à la radio que les cheminots étaient privilégiés. J'entends que, pour vous, se lever à toute heure de la nuit, travailler dehors par tous les temps, dans des ateliers qui ne sont pas chauffés, avec des congés qui sont refusés; gérer les voyageurs qui sont en colère parce qu'ils subissent les économies que vous imposez; ce sont des privilèges.

Non, être statutaire n'est pas un privilège. C'est une compensation pour des conditions de travail difficiles. Vous le savez, mais vous essayez juste de diviser les gens. Votre sortie dans la presse est totalement inacceptable. Les cheminots ne vous font plus confiance, à raison. Ces discours ne vont pas apaiser les tensions sociales!

Les vrais privilèges ne sont, pour moi, pas sur le rail, mais plutôt ici, dans les bureaux des politiciens qui gagnent 11 000 balles par mois, avec appartement de fonction et indemnité de logement. C'est indécent! Vous pouvez compter sur nous: nous ne lâcherons pas l'affaire, et nous ne nous laisserons pas faire, c'est sûr!.

03.09 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben heel blij u nogmaals te horen benadrukken dat de hervorming echt wel nodig is. Het verbaast mij dan ook dat het tweede, zelfs veel evenwichtiger voorstel opnieuw werd afgewezen. We spreken hier immers over een noodzakelijke modernisering. Er zijn wel degelijk privileges. Men kan naar links blijven kijken en doen alsof er niets aan de hand is, maar ik denk dat het goed is dat het eens werd benoemd.

Ik vind het bijzonder jammer dat de vakbonden de hervorming blijven blokkeren, want elke maand uitstel is een maand verloren in de voorbereiding van de liberalisering. Die is trouwens al van start gegaan.

Ik waardeer uw vastberadenheid in het dossier om een en ander niet los te laten en hoop dat de regering bij de verdere stappen de nodige ruggengraat toont. Het is tijd om voet bij stuk te houden. Wie in een toekomstgericht spoor gelooft, mag niet vasthouden aan privileges en structuren uit het verleden.

03.10 Dimitri Legasse (PS): Monsieur le ministre, vous dites que la concertation avec les partenaires sociaux est importante. Vous ne cessez de le dire. Et là, vous fermez la porte. Vous parlez de votre responsabilité, donc vous vous dites responsable, mais en fait vous abandonnez la négociation. Et quand je vous parle des pensions et de l'autre problème qui se présente aux cheminots, vous me renvoyez vers M. Jambon en disant "Je n'essaierai pas de le convaincre" alors que je vous lance ce défi. C'est dommage!

La base des travailleurs n'est plus respectée. La flexibilité est pour vous nécessaire et même obligatoire. Votre seule ligne de conduite, en somme, ce sont moins de droits pour les travailleurs, plus d'économies,

03.08 Farah Jacquet (PVDA-PTB): U weigert te luisteren naar het standpunt van het spoorwegpersoneel, dat volgens u geprivilegieerd is.

Een statutaire benoeming is geen privilege, maar een compensatie voor moeilijke werkomstandigheden. U probeert gewoon verdeeldheid te zaaien onder de mensen. Het spoorwegpersoneel vertrouwt u niet meer en met uw uitspraken wakkert u de sociale onrust aan!

De echte geprivilegieerde klasse, dat zijn de politici die hier rondlopen en 11.000 euro per maand verdienen, met een ambtswoning en een huisvestingsvergoeding erbovenop. Dat is onbetamelijk! Wij laten ons niet doen.

03.09 Dorien Cuylaerts (N-VA): Je déplore vraiment que les syndicats persistent à rejeter également la deuxième proposition qui est beaucoup plus équilibrée car la modernisation nécessaire est urgente. J'espère que vous ne ferez aucune concession.

03.10 Dimitri Legasse (PS): U blijft maar herhalen dat het overleg met de sociale partners belangrijk is, maar in dit dossier geeft u zelf niet thuis en verlaat u de onderhandelingsstafel. U deelt zelfs mee dat u geen poging zult ondernemen om de heer Jambon te overtuigen wat de pensioenen van het spoorwegpersoneel betreft.

U toont geen respect voor de

des économies massives, et prendre le bien-être des travailleurs en compte n'est pas pour vous prioritaire. Je le déplore!

Pour notre groupe, ce n'est pas une instrumentalisation. Les travailleurs vont donc devoir faire grève pour se faire entendre. Et puis, on les critiquera parce qu'ils font grève alors que finalement, c'est de votre responsabilité. Ils méritent pourtant le respect. Ce ne sont pas des privilégiés comme vous le dites, monsieur le ministre, permettez-moi d'insister sur ce point!

03.11 Irina De Knop (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat u er alles aan hebt gedaan om een goed akkoord tot stand te brengen en dat u ook zonder akkoord doorgaat.

Ik heb genoteerd dat tegen 2028 in een volledige contractualisering wordt voorzien, ook al behoudt HR Rail wel een bepaalde rol. Het is mij niet duidelijk of HR Rail de juridische werkgever blijft. Het kan ook dat ik het wegens de taal niet goed heb begrepen. Als u dat nog wilt verduidelijken, graag. Kunt u dat nog eens verduidelijken? Ik zal een en ander zeker in de notulen nalezen.

Ik wil u graag feliciteren met uw daadkrachtige houding. Ik denk dat het inderdaad van staatsmanschap getuigt om eerst te onderhandelen met vakbonden en daar respect voor te tonen. Als men echter niet tot een akkoord kan komen en onvoldoende op lange termijn kan denken, is het nodig dat er beslist wordt. Wellicht komt de driedaagse staking van november dan ook niet uit de lucht vallen. Ik zou u vooral willen vragen, mijnheer de minister, om niet op te geven en vol te houden.

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

04 Question de Carmen Ramlot à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La présence physique en gare d'Arlon" (56007543C)

04 Vraag van Carmen Ramlot aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanwezigheid van stationspersoneel in het station Aarlen" (56007543C)

04.01 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, un article de presse paru fin août relatait les difficultés rencontrées par plusieurs voyageurs à la gare d'Arlon, où les guichets ferment dorénavant à 14 h 15. Les constats sont similaires en gare de Marbehan, où les guichets sont en permanence fermés. Faute de présence humaine, certains usagers, souvent des personnes âgées, des touristes ou des voyageurs peu familiers avec le numérique, se trouvent désemparés face aux automates: écran en veille, destination introuvable, paiement refusé.

Une simple étiquette mentionne les coordonnées du Contact Center de la SNCB, mais celle-ci passe inaperçue pour la plupart des voyageurs. À la gare de Bruxelles-Central, total changement de décor, la situation est tout autre: ici, un agent de la SNCB et plusieurs étudiants jobistes sont présents pour accompagner les voyageurs et ainsi assurer une réelle assistance. À Arlon et Marbehan, en revanche, les

werknemers en vindt dat ze niet flexibel genoeg zijn. U wilt enkel en alleen de werknemersrechten inperken en massale besparingen doorvoeren. Ik betreur dat u zich niets aantrekt van het welzijn van de werknemers.

De werknemers zullen dus moeten staken om gehoord te worden en zullen daardoor weer bakken kritiek over zich heen krijgen, terwijl u eigenlijk verantwoordelijk bent!

03.11 Irina De Knop (Open Vld): Je vous félicite pour votre attitude énergique. En négociant d'abord avec les syndicats mais en osant prendre ensuite une décision en l'absence d'accord avec eux, vous avez agi en homme d'Etat.

04.01 Carmen Ramlot (Les Engagés): Aangezien er te weinig stationspersoneel aanwezig is aan de loketten in de stations Aarlen en Marbehan zijn sommige reizigers die weinig vertrouwd zijn met digitale systemen volledig verloren als ze de ticketautomaten moeten bedienen.

In het station Brussel-Centraal is de toestand helemaal anders: een NMBS-medewerker en meerdere jobstudenten zorgen er daar voor dat de reizigers echt geholpen worden.

usagers semblent abandonnés à leur sort et doivent compter sur la solidarité d'autres passagers.

Comment la SNCB justifie-t-elle que les gares d'Arlon et de Marbehan, nœuds ferroviaires transfrontaliers essentiels, n'aient plus de guichets ouverts après 14 h 15 voire plus de guichets du tout?

Des solutions alternatives sont-elles envisagées par la SNCB afin de maintenir une présence physique plus tard dans la journée dans les gares stratégiques que sont Arlon et Marbehan afin d'assurer information et accompagnement des voyageurs?

04.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Madame Ramlot, tout d'abord, aucune fermeture de guichets n'a eu lieu depuis 2021. Aujourd'hui, 91 gares disposent encore d'un guichet, bien que les horaires aient été adaptés. À Arlon, par exemple, les guichets ferment effectivement à 14 h 15 en semaine, parce que cet horaire reflète l'évolution des habitudes de voyage et la baisse marquée de la fréquentation des guichets.

Les changements sont statistiquement contrôlables. En effet, la part des ventes réalisées aux guichets est passée de 55 % en 2015 à moins de 7 % aujourd'hui. Les voyageurs privilégient désormais – et je m'en réjouis – les canaux numériques comme l'application et le site web. Néanmoins, en tant que ministre fédéral de la Mobilité, je veille à ce que chaque citoyen puisse avoir accès à un canal d'achat qui réponde aux attentes.

Des mesures spécifiques sont prévues pour les publics plus vulnérables: brochures explicatives, assistance téléphonique, séances d'informations organisées en collaboration avec les autorités locales si les usagers le souhaitent.

En outre, de nouveaux automates, plus accessibles et intuitifs, seront déployés à partir de 2027. Mais à court terme également, la SNCB apporte des changements afin d'aider au mieux les voyageurs, afin d'améliorer l'expérience des clients pour les destinations vers le Luxembourg.

La SNCB va modifier sur l'écran principal des automates existants de Luxembourg vers Luxembourg-toutes gares.

Les priorités exprimées par les voyageurs concernent avant tout la ponctualité, l'offre de trains, l'information et le confort. Ce sont ces aspects que la SNCB renforcera dans les années à venir. Elle doit également respecter son plan de performance convenu avec le gouvernement fédéral, qui prévoit une amélioration annuelle de la productivité de 4,5 %. Enfin, les gares restent ouvertes et accessibles. Les salles d'attente sont chauffées et ouvertes jusqu'à au moins 20 h – j'ai d'ailleurs pu encore en être témoin hier soir, lorsque j'ai pris le train de Luxembourg à Bruxelles – et la présence de personnel est assurée quotidiennement. L'assistance aux personnes à mobilité réduite est maintenue et sera même étendue.

Enfin, je tiens à souligner que le contrat de service public de la SNCB

Hoe rechtvaardigt de NMBS het feit dat er in de stations Arlen en Marbehan, twee cruciale knooppunten voor het grensoverschrijdende spoorverkeer, na 14.15 uur geen loketten meer open zijn of dat er zelfs helemaal geen loketten meer bemand zijn?

Overweegt de NMBS andere oplossingen om ervoor te zorgen dat er in de stations Arlen en Marbehan tot later op de dag loketbedienden aanwezig zijn?

04.02 Minister Jean-Luc Crucke: Sinds 2021 werden er geen loketten gesloten. Tegenwoordig zijn er in 91 stations nog loketten. De openingsuren werden wel aangepast. In Arlen sluiten de loketten op weekdays om 14.15 uur; die uurregeling is afgestemd op de gewoonten van de gebruikers.

Het percentage verkooptransacties aan het loket is afgenomen van 55 % in 2015 tot minder dan 7 % vandaag. De reizigers kiezen tegenwoordig de digitale kanalen. Niettemin zie ik erop toe dat elke burger toegang kan hebben tot een verkoopkanaal dat aan zijn verwachtingen beantwoordt.

Er worden specifieke maatregelen genomen voor de kwetsbare doelgroepen. Bovendien zullen er vanaf 2027 nieuwe automaten geïnstalleerd worden, die toegankelijker zullen zijn en een intuïtievare interface zullen hebben.

Op korte termijn voert de NMBS een aantal wijzigingen door om de reizigers beter te helpen en de klantervaring te verbeteren voor de bestemmingen in de richting van Luxemburg. De NMBS zal op het hoofdscherm van de bestaande ticketautomaten de bestemming aanpassen van "Luxemburg" naar "Luxemburg – alle stations".

Voor de reizigers zijn vooral de stiptheid, het treinaanbod, de informatie en het comfort prioritair. Dat

prévoit des dispositions en matière de garanties offertes par l'entreprise publique en termes de services aux voyageurs. Ces garanties se reflètent notamment dans les chiffres suivants, qui permettent de comparer la situation avec celle de nos voisins. Ainsi, en Belgique, nous disposons de 91 gares avec guichet, soit un guichet pour 125 000 habitants. En France, il n'y a que 400 guichets, soit un pour 170 000 habitants. Et aux Pays-Bas, on ne compte qu'un guichet pour un million d'habitants. Je pense donc que la SNCB n'a pas à rougir.

zijn allemaal aspecten waar de NMBS meer op zal inzetten. Daarnaast moet de NMBS haar productiviteit jaarlijks met 4,5 % verbeteren. De wachtruimtes blijven verwarmd en open tot minstens 20 uur, en er is personeel aanwezig. De assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit blijft behouden en wordt zelfs uitgebreid.

Het openbaredienstcontract van de NMBS bevat bepalingen inzake gegarandeerde dienstverlening voor de reizigers. Terwijl België één loket per 125.000 inwoners telt, is dat in Frankrijk één per 170.000 inwoners en in Nederland één per miljoen inwoners. De NMBS doet het dus zeker niet slecht.

04.03 Carmen Ramlot (Les Engagés): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses.

Il y a environ 50 ans, déjà, les leaders luxembourgeois des principales formations politiques ont décidé d'unir leurs forces pour entamer le combat de la défense et du redressement du Luxembourg, province négligée, oubliée, abandonnée, maltraitée par l'État. Ce combat a conduit à des succès dont nous, Luxembourgeois, sommes légitimement fiers. Le Luxembourg est aujourd'hui une province en plein développement économique, démographique, sociale, culturelle, ouverte sur le bassin transfrontalier de la Grande Région, avec Arlon comme ville pivot wallonne.

Mais ce combat n'est pas terminé. Chaque jour, ou presque, nous nous heurtons à des nouvelles brimades contre lesquelles nous devons nous redresser. Depuis l'origine, ce combat s'appuie sur deux maîtres-mots qui combinent nos exigences, à savoir respect et égalité des droits. Le respect, c'est d'être considéré comme des citoyens à part entière et pas comme des citoyens de seconde zone ou, pour le dire en termes ferroviaires, comme des citoyens de bout de ligne, des riverains d'un cul-de-sac.

L'égalité des droits, ce n'est pas l'égalité de traitement mais la recherche de solutions justes, adaptées, ancrées sur les spécificités du territoire et des ruralités de terrain. L'égalité dans la différence, comme je l'ai dit tout à l'heure. À chaque fois que ces deux exigences sont rencontrées, le combat s'est avéré victorieux. C'est pourquoi nous continuons à miser résolument sur cette recette.

Ce combat pour la reconnaissance des besoins spécifiques du Luxembourg est connu sous le nom de "combat pour la ruralité" ou "défense du sud-est rural wallon".

Laissez-moi vous dire que cela me fait sourire de penser que l'on inscrit aujourd'hui, dans ce combat pour la ruralité, la défense de la gare d'Arlon, soit la plus vieille ville de Belgique, avant Tongres et avant Tournai,

04.03 Carmen Ramlot (Les Engagés): Vijftig jaar geleden sloegen de Luxemburgse leiders de handen in elkaar om de provincie Luxemburg, die door de overheid stiefmoederlijk behandeld werd, te verdedigen en nieuw leven in te blazen. Vandaag kent de provincie een economische, sociale en culturele bloei en richt ze zich steeds meer naar het grensoverschrijdende gebied van de Grande Région.

Deze strijd steunt op twee principes: respect en gelijke rechten. Respect betekent erkend worden als volwaardige burgers, niet als tweederangsburgers. Gelijke rechten houdt in dat er naar rechtvaardige oplossingen gezocht wordt, die afgestemd zijn op de regio. Beide principes hebben steeds gezegevierd, en wij zullen ze blijven verdedigen en uitdragen.

Die strijd voor de erkenning van de Luxemburgse noden, die ook bekendstaat als de verdediging van het landelijke zuidoosten van Wallonië, is ook een strijd voor de bescherming van het station van Aarlen, de oudste Romeinse stad van ons land.

Net als Luxemburg, Metz en

fondée par les Romains dans un temps où Bruxelles consistait encore en quelques marais au bord de la Senne.

Je souris encore en rappelant qu'Arlon, au même titre que Luxembourg, Metz ou Sarrebruck, est regardée comme une des villes pôles de la Grande Région en plein développement. Ironie de l'histoire qui ne doit pas faire perdre de vue le sérieux du sujet et l'importance du combat.

Monsieur le ministre, ce combat, nous le poursuivons résolument. Nous voulons compter sur vous pour qu'en matière de mobilité, cruciale dans le monde d'aujourd'hui, les Luxembourgeois, les Arlonais reçoivent le respect et l'égalité qu'ils méritent.

Je vous en remercie par avance.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les survols non annoncés sur le nord de Bruxelles" (56007651C)

05 Vraag van François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De niet-aangekondigde vluchten boven de Noordrand" (56007651C)

05.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, le 24 septembre dernier entre 22 h 55 et 2 h 00 du matin, soyons précis, 27 atterrissages ont été temporairement transférés de la piste 01 vers la piste 07 au titre d'un exercice de formation organisé par Brussels Airport Company pour le déneigement des pistes et des services hivernaux. À la suite de cet exercice, les pistes 01/19 et 25L/07R ont été fermées à tout trafic aérien. Les atterrissages ont donc été déviés vers la 07 à cause d'une simulation de déneigement des pistes. Il apparaît que Brussels Airport Company n'a pas communiqué au sujet de cet exercice aux conséquences pourtant évidentes sur l'utilisation des pistes. Le médiateur de l'aéroport déplore la tenue de pareils exercices dont il aurait souhaité le report hors période PRS (utilisation préférentielle des pistes) au vu de la situation météo et de l'emploi actuel des pistes 01 et 07.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'informer des justifications liées à l'absence de communication de Brussels Airport quant à l'organisation de ces exercices? Est-il avéré que skeyes ne porte aucune responsabilité dans l'activation de la piste 07?

05.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Monsieur De Smet, la piste 07R a été en effet utilisée exceptionnellement pour tous les décollages et tous les atterrissages entre le samedi 6 septembre à 13 h 55 et le dimanche 7 septembre à 17 h 22. Le recours à cette piste résulte de la combinaison de circonstances particulières. Tout d'abord, il s'agit des conditions météo: le vent soufflait de l'est-sud-est, ne permettant pas l'emploi des

Saarbrücken vervult Aarlen een belangrijke centrumfunctie in de Grande Région, die in volle bloei is. Deze strijd is dan ook cruciaal. Wij rekenen erop dat u erop toeziet dat de inwoners van de provincie Luxemburg respectvol en op gelijke voet behandeld worden op het vlak van mobiliteit.

05.01 François De Smet (DéFI): Op 24 september, tussen 22.55 uur en 2 uur 's nachts, moesten er 27 toestellen op baan 07 in plaats van op baan 01 landen, omdat er door Brussels Airport Company een opleiding georganiseerd werd om het sneeuwvrij maken van de banen te oefenen. Naar aanleiding van die oefening werden de banen 01/19 en 25L/07R gesloten voor het luchtverkeer. De landende vliegtuigen werden omgeleid naar baan 07 vanwege een gesimuleerde sneeuwruimoperatie. Brussels Airport Company stuurde geen communicatie uit over deze oefening. De ombudsman had liever gehad dat de oefening georganiseerd werd buiten de periode van preferentieel baangebruik.

Waarom heeft Brussels Airport Company hierover niet gecommuniceerd? Klopt het dat skeyes geen enkele verantwoordelijkheid draagt voor de activering van baan 07?

05.02 Minister Jean-Luc Crucke: Baan 07R werd uitzonderlijk gebruikt voor alle take-offs en landingen in de tijdspanne van 6 september om 13.55 uur tot 7 september om 17.22 uur. Dat was het gevolg

pistes préférentielles 25R et 25L. Ensuite, des travaux planifiés sur les infrastructures de la piste 07L nécessitaient un franchissement de piste active pour le décollage – laquelle devait être intégralement disponible à cet effet. Ces travaux annoncés à l'avance par NOTAM se sont déroulés du 1^{er} au 26 septembre. Ensuite, la piste 07L ne pouvait être utilisée pour les atterrissages en combinaison avec la piste 07R pour les décollages en raison d'une restriction réglementaire imposée par l'Autorité de supervision des services de navigation aérienne. L'utilisation de la piste 07R dans ce contexte visait à garantir la sécurité des opérations aériennes tout en tenant compte des contraintes techniques et réglementaires.

Les travaux sur les pistes font l'objet d'une communication préalable via le site BATC. En revanche, les travaux sur les voies de circulation ne sont pas systématiquement annoncés de la même manière. J'inviterai l'exploitant aéroportuaire et skeyes à améliorer leur communication lorsque de tels cas se présentent afin de mieux informer les riverains et les parties concernées.

Comme vous le savez, l'accord de coalition prévoit la constitution d'un groupe d'experts chargés d'élaborer une loi visant à encadrer les procédures et les modalités de définition des routes aériennes. Je verrai, monsieur De Smet, à ce que ce groupe aborde également les questions que vous soulevez en termes de communication vers les riverains et les communes concernées.

van een combinatie van bijzondere omstandigheden.

Er stond een oostzuidoostenwind, waardoor de banen 25R en 25L niet gebruikt konden worden. De werken op baan 07L die van 1 tot 26 september gepland waren, vereisten dat men een actieve baan voor take-offs kon oversteken. Deze werkzaamheden werden vooraf aangekondigd via NOTAM. Vervolgens kon baan 07L niet worden gebruikt voor landingen wegens een door de toezichthoudende autoriteit opgelegde beperking.

Werken aan de banen worden vooraf aangekondigd via de BATC-website, maar dat geldt niet voor werken aan de taxibanen. Ik zal de luchthavenexploitant en skeyes vragen om hun communicatie te verbeteren.

In het regeerakkoord staat dat een groep experts belast zal worden met het uitwerken van een vlieg-wet. Ik zal erop toezien dat die groep tevens de communicatie met de omwonenden en de gemeenten aan de orde stelt.

05.03 François De Smet (DéFI): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse complète, circonstanciée, et pour le zèle que vous comptez mettre pour sensibiliser les acteurs quant à l'amélioration de leur communication entre eux.

05.03 François De Smet (DéFI): Dank dat u de actoren zult sensibiliseren voor een betere communicatie.

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

Le **président**: Les questions n° 56007781C et n° 56007827C de M. Daerden sont reportées.

06 Question de François De Smet à Mathieu Bihet (Énergie) sur "Le paiement par carte bancaire auprès des bornes de recharge pour véhicules électriques" (56007857C)

06 Vraag van François De Smet aan Mathieu Bihet (Energie) over "Betalen met een bankkaart bij laadpalen voor elektrische voertuigen" (56007857C)

06.01 François De Smet (DéFI): Monsieur le ministre, depuis le 13 avril 2024, est entré en vigueur le règlement européen sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) lequel dispose que les utilisateurs de véhicules électriques ou fonctionnant à l'hydrogène doivent être en mesure de payer facilement aux points de recharge ou de ravitaillement au moyen de cartes de paiement ou de dispositifs sans contact, sans avoir besoin d'un abonnement et en toute transparence au niveau des prix.

06.01 François De Smet (DéFI): Krachtens de Europese verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (Alternative Fuel Infrastructure Regulation, AFIR) moet het sinds april 2024 mogelijk zijn om een elektrisch of op waterstof rijdend voertuig op te laden met een

Les bornes de recharge rapide installées depuis cette date devront intégrer un système de paiement par carte. Les autres, déjà en service, devront également en être équipées. C'est en effet un talon d'Achille significatif lié à l'électrification de notre parc automobile.

Bon nombre d'automobilistes qui roulent à l'électrique se plaignent et à juste titre de la complexité du paiement aux bornes de recharge. Celui-ci s'effectue en effet majoritairement via une carte d'abonnement à un fournisseur, les MSP (Fournisseur de Services de Mobilité), avec généralement une carte de recharge (RFID) ou une application mobile fournie par le MSP.

Rien qu'en Région bruxelloise, ceux-ci sont environ une trentaine, ce qui signifie qu'en fonction de la borne, le moyen de paiement peut fortement varier.

Il peut donc arriver pour un conducteur de véhicule électrique de multiplier les cartes afin de maximiser ses chances de recharge, certains usagers avouant posséder jusqu'à 6 cartes différentes, sans compter que la plupart des fournisseurs facturent l'abonnement ainsi que des frais d'utilisation qui viennent s'ajouter au prix de la recharge.

Vous conviendrez que tout ceci ne plaide guère en faveur de l'intensification du marché du véhicule électrique, d'autant que le prix des véhicules continue à demeurer assez élevé.

En conséquence, monsieur le ministre peut-il me faire savoir ce qu'il en est actuellement de l'application de ce règlement européen dans notre pays? Quelles sont les mesures que vous entendez prendre pour favoriser une couverture plus large de ces bornes en moyens de paiement par carte bancaire?

06.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, le règlement européen sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR), entré en vigueur le 13 avril 2024, impose notamment que les bornes de recharge pour véhicules électriques et à hydrogène permettent un paiement simple et transparent, notamment via carte bancaire ou dispositif sans contact, sans abonnement préalable.

Concernant les aspects liés à la mise en œuvre du règlement AFIR, je vous invite à adresser vos questions au ministre de l'Economie, pour les aspects liés aux modalités de paiement et la transparence tarifaire, et aux ministres régionaux de la Mobilité pour les aspects liés au déploiement des bornes de recharge sur le territoire. Veuillez m'excuser de ne pas pouvoir être plus complet. Je ne peux pas assumer des compétences qui ne sont pas les miennes.

06.03 François De Smet (DéFI): Ainsi soit-il, monsieur le ministre! Merci tout de même pour votre réponse.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 56007870C van de heer Aerts en nr. 56007884C van mezelf zijn uitgesteld. Mevrouw Schlitz zit nog vast in de commissie voor Sociale Zaken. Vraag nr. 56007950C van mevrouw De Knop is uitgesteld.

07 Question de Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et

betaalkaart of een contactloos betalingssysteem, zonder abonnement en met volledige prijstransparantie.

Tegenwoordig gebeurt de betaling aan een laadpaal meestal via een abonnement bij een mobility service provider (MSP). Sommige bestuurders nemen meerdere abonnementen om hun voertuig aan zoveel mogelijk verschillende laadpalen te kunnen opladen, wat veel bijkomende kosten met zich meebrengt. Dat is niet bevorderlijk voor de markt voor elektrische voertuigen.

Hoe staat het met de toepassing van die Europese verordening in ons land? Hoe wilt u ervoor zorgen dat men aan meer laadpalen met een betaalkaart kan betalen?

06.02 Minister Jean-Luc Crucke: Wat de uitvoering van de AFIR-verordening betreft, verwijs ik u voor aspecten die verband houden met de betalingsmodaliteiten en tarieftransparantie naar de minister van Economie, en voor aspecten die verband houden met de uitrol van de laadpalen op het grondgebied naar de gewestministers van Mobiliteit.

Développement durable) sur "L'entretien, l'éclairage et les travaux de liaison avec le RAVeL à la gare des Guillemins" (56007967C)

07 Vraag van Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Onderhoud, verlichting en werken voor de aansluiting op het RAVeL-netwerk in het station Guillemins" (56007967C)

07.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, inaugurée en 2009, la gare de Liège-Guillemins est une porte d'entrée ferroviaire stratégique pour toute une région. Elle exige, à ce titre, un niveau d'entretien exemplaire, tant pour le confort des voyageurs que pour préserver son image et sa durabilité.

Dans une réponse précédente, vous aviez indiqué qu'un plan d'entretien spécifique était en place, notamment pour le nettoyage des structures en hauteur, des couvertures et des auvents. Ces opérations, de basse fréquence, sont-elles bien effectuées selon le calendrier annoncé, soit deux fois par an à une fois tous les deux ans? Des remises à niveau ponctuelles sont-elles également prévues dans ce cadre?

Par ailleurs, en 2024, le prestataire chargé du nettoyage avait connu des difficultés à remplir ses obligations. Vous indiquiez qu'un plan d'action correctif avait été mis en œuvre et commençait à porter ses fruits. Disposez-vous à ce stade d'éléments concrets ou de chiffres permettant d'attester de cette amélioration en 2025?

Concernant les projets d'investissement, le remplacement progressif de l'éclairage par des LED était prévu pour 2025. Peut-on en confirmer le calendrier et l'avancement? Des travaux de liaison avec le RAVeL, à l'arrière de la gare, étaient envisagés pour 2025-2026. Pouvez-vous me confirmer ce calendrier et la concrétisation prochaine de cette liaison essentielle pour les connexions vers et depuis la gare?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses et pour votre engagement à préserver et valoriser l'une des plus belles gares d'Europe au bénéfice des voyageurs, des riverains et de toute la région liégeoise.

07.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Merci cher collègue.

Concernant le plan d'entretien spécifique, les opérations de nettoyage à fréquence réduite – entre deux fois par an et une fois tous les deux ans – n'ont été réalisées que partiellement en 2023-2024 en raison de la non-disponibilité d'un contrat approprié. Une opération ponctuelle de remise à niveau est en cours, comprenant notamment le nettoyage des vitres après la dépose de l'œuvre de Buren, le nettoyage des auvents et margelles de quais, ainsi que le nettoyage d'éléments de la structure métallique en hauteur. Cette opération se terminera au cours du premier trimestre de 2026. Le programme de nettoyage à fréquence réduite reprendra son cours normal à partir de 2027.

De manière générale, les prestations de nettoyage quotidien se sont améliorées et stabilisées depuis 2024. La qualité du nettoyage mesurée par la méthode de contrôle normalisée est en permanence supérieure aux exigences du contrat de service public, puisqu'elle atteint le niveau de 86 %.

Pour les autres projets, la gare de Liège-Guillemins est déjà équipée

07.01 Gilles Foret (MR): Het is belangrijk dat het station Luik-Guillemins, dat in 2009 ingehuldigd werd, uitstekend onderhouden wordt. U had aangegeven dat er een specifiek onderhoudsplan opgesteld was. Worden deze schoonmaakwerkzaamheden uitgevoerd volgens het aangekondigde schema, namelijk twee keer per jaar tot eens in de twee jaar? Zijn er incidentele renovatiewerken gepland? In 2024 had de dienstverlener voor de schoonmaakwerken moeite om aan zijn verplichtingen te voldoen. Er werd een plan met bijsturingsmaatregelen opgesteld. Beschikt u over elementen waaruit blijkt dat er sprake is van een verbetering in 2025?

De geleidelijke vervanging van de verlichting door ledverlichting was gepland voor 2025. Kan het tijdpad en de voortgang hiervan bevestigd worden? Voor 2025-2026 waren er werkzaamheden gepland om een verbinding met het RAVeL-netwerk te creëren, aan de achterkant van het station. Kunt u het tijdpad en de uitvoering ervan bevestigen?

07.02 Minister Jean-Luc Crucke: De laagfrequente schoonmaakbeurten zijn in 2023-2024 slechts gedeeltelijk uitgevoerd bij gebrek aan een geschikt contract. Er wordt momenteel een eenmalige renovatie uitgevoerd, die in het eerste kwartaal van 2026 zal worden voltooid. Het programma voor de laagfrequente schoonmaakbeurten zal vanaf 2027 weer normaal worden uitgevoerd. Voor de dagelijkse schoonmaakbeurten is er sinds 2024 een verbetering merkbaar. De kwaliteit van het schoonmaakwerk is voortdurend beter dan de opgelegde norm, aangezien het minimumniveau van 86 % gehaald wordt.

de LED. Dans le cadre du plan d'entretien global, nous remplaçons les équipements défectueux, mais aussi les LED de première génération par du matériel moderne répondant aux dernières normes. Le programme de *relighting* sera terminé au premier semestre 2026.

La mise en service de la liaison RAVeL est, quant à elle, prévue au printemps.

Het station is al uitgerust met led-verlichting. Defecte apparatuur en de ledverlichting van de eerste generatie worden vervangen door modern materiaal. Het relighting-programma zal in de eerste helft van 2026 worden afgerond. De ingebruikname van de aansluiting op het RAVeL-netwerk is gepland voor het voorjaar.

07.03 Gilles Foret (MR): Je suppose que ce sera bien le printemps 2026. Merci pour vos réponses.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le projet pilote de minibus autonomes à Louvain et la nécessaire évolution de la législation" (56008015C)

08 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het proefproject met zelfrijdende shuttles in Leuven en de noodzakelijke wijziging van de wetgeving" (56008015C)

08.01 Hervé Cornillie (MR): Monsieur le ministre, le 11 septembre dernier, la presse relayait que la société flamande de transport public De Lijn avait lancé à Leuven un projet pilote de minibus autonomes. Ces véhicules circulent actuellement sans passagers et devraient en accueillir dès la mi-novembre, avec un steward à bord pour intervenir si nécessaire et pour accompagner le changement. Ce projet, qui se poursuivra jusqu'en janvier 2026, constitue une première en Belgique puisqu'il s'agit de véhicules autonomes circulant à vitesse normale dans un trafic urbain dense.

À l'étranger, de tels projets ont déjà vu le jour dans bon nombre de villes: Lyon, Milton Keynes, Helsinki, Tallinn, Hambourg, Singapour, etc., où des navettes autonomes expérimentales sont utilisées dans le cadre du transport public.

Dans ce contexte, monsieur le ministre, je voudrais que nous fassions le point sur cette question en Belgique: comment accueillez-vous cette évolution? Quelle évaluation le gouvernement entend-il faire de ce projet pilote en Belgique, et selon quels critères (sécurité, accessibilité, impact environnemental, acceptation par les usagers)? Comment la législation belge et européenne en matière de mobilité autonome pourrait-elle évoluer pour accompagner le développement de ce type de transport, tout en garantissant la sécurité et la responsabilité juridique en cas d'incident? Existe-t-il déjà des concertations avec d'autres pays européens, ou au niveau de l'Union européenne, afin d'harmoniser le cadre réglementaire relatif aux véhicules autonomes dans l'espace public? Enfin, en cas de succès du projet pilote, quelles perspectives concrètes d'extension à d'autres villes ou régions du pays pourraient être envisagées et quel serait le rôle coordonnateur du fédéral?

08.02 Jean-Luc Crucke, ministre: J'accueille très favorablement le lancement du projet pilote de navettes autonomes à Louvain. Cette initiative représente une avancée significative dans l'innovation en matière de mobilité urbaine. Elle illustre la volonté de moderniser les

08.01 Hervé Cornillie (MR): De Lijn heeft een proefproject met zelfrijdende minibussen gelanceerd. Tot half november rijden deze voertuigen zonder passagiers. Vanaf dan zal er een steward aan boord zijn om vragen van passagiers te beantwoorden. Dit is een primeur in België, maar dergelijke projecten bestaan al in tal van buitenlandse steden.

Hoe is de regering van plan dit proefproject in België te evalueren en volgens welke criteria? Hoe zou de Belgische en Europese wetgeving inzake autonome mobiliteit kunnen evolueren om de ontwikkeling van dit type vervoer te ondersteunen? Is er al overleg met andere Europese landen om het regelgevende kader te harmoniseren? Welke concrete vooruitzichten op uitbreiding naar andere steden of regio's van het land kunnen worden overwogen en welke coördinerende rol zou de federale overheid daarin kunnen spelen?

08.02 Minister Jean-Luc Crucke: Deze zelfrijdende pendelbussen zijn een grote stap voorwaarts op het vlak van innovatie in stedelijke

transports publics en intégrant les technologies de pointe, tout en répondant aux enjeux de sécurité, de fluidité du trafic et d'accessibilité. Cette évolution constitue, me semble-t-il, un signal fort de l'engagement de la Belgique dans la transition vers une mobilité plus intelligente, durable et inclusive.

L'évaluation du projet se concentrera principalement sur des aspects liés à la sécurité, tout en intégrant l'observation de la réaction des usagers. Il s'agira de vérifier si les navettes autonomes peuvent circuler de manière fiable et sécurisée dans un environnement urbain dense, tout en analysant la perception et l'acceptation de ce nouveau mode de transport pour les passagers.

Les retours d'expérience combinés aux données techniques recueillies permettront aux constructeurs d'améliorer les performances et la conception des véhicules.

La question de l'encadrement juridique des véhicules autonomes fait l'objet de travaux approfondis au sein d'un groupe interfédéral, qui élabore actuellement un cadre d'essai définissant les exigences techniques et les conditions d'utilisation de ces véhicules dans le cadre de projets pilotes sur la voie publique.

Concernant la responsabilité en cas d'accident, le SPF travaille avec les SPF Économie et Justice pour identifier les éventuelles initiatives juridiques à prendre en la matière.

Au niveau européen, la législation précise déjà les prescriptions techniques relatives à l'homologation des véhicules autonomes en petite série. Des réunions ont lieu actuellement pour déterminer les prescriptions techniques relatives à l'homologation des véhicules produits en grande série.

La mise en œuvre de projets pilotes, tels que celui de Louvain et d'autres en Belgique dont celui d'Anvers que j'ai visité il y a peu et qui était aussi très intéressant, relève de l'initiative des organisateurs d'essais, qu'il s'agisse d'opérateurs de transport ou de constructeurs de véhicules autonomes. Mon administration n'intervient ni dans le choix des lieux, ni dans le calendrier des expérimentations. Cela ressort de la compétence des Régions qui gèrent les infrastructures et les transports publics.

Je crois pouvoir vous dire que c'est sûrement l'avenir, surtout, je l'espère, pour une mobilité collective car si cette mobilité était plus individuelle, on ne ferait que remplacer des véhicules par des véhicules, ce qui n'est pas forcément l'objectif ni l'ambition recherchée.

08.03 Hervé Cornillie (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse circonstanciée.

Comme vous, je pense que c'est une avancée dont il faut se réjouir et, en mobilité, des tas de choses peuvent progresser, notamment grâce

mobilité. België geeft hiermee een sterk signaal af van zijn engagement voor de transitie naar slimme, duurzamere en inclusievere mobiliteit.

Het project zal voornamelijk worden geëvalueerd op grond van aspecten die verband houden met veiligheid. Er moet worden nagegaan of de pendelbussen veilig kunnen rijden in druk verkeer en er moet worden onderzocht of passagiers dit nieuwe vervoersmiddel aanvaarden. Op basis van reizigerservaringen en verzamelde technische gegevens zullen fabrikanten de prestaties van de voertuigen kunnen verbeteren.

Een interfederale werkgroep werkt momenteel aan een wettelijk kader waarin de technische vereisten en gebruiksvoorwaarden voor deze voertuigen worden vastgelegd.

Wat betreft de aansprakelijkheid bij ongevallen werkt de FOD samen met de FOD Economie en de FOD Justitie om na te gaan welke juridische initiatieven eventueel op dit gebied kunnen worden genomen.

In de Europese regelgeving worden de technische voorschriften voor de homologatie van autonome voertuigen die in kleine reeksen geproduceerd worden, gepreciseerd. Er worden momenteel vergaderingen gehouden om de voorschriften voor de voertuigen die in grote reeksen geproduceerd worden, vast te stellen.

Vervoerbedrijven of fabrikanten van autonome voertuigen moeten het initiatief nemen tot het uitvoeren van proefprojecten. Dit valt onder de bevoegdheid van de gewesten, die bevoegd zijn voor infrastructuur en het openbaar vervoer.

08.03 Hervé Cornillie (MR): Technologisch gezien is iedereen er klaar voor. Het zijn vooral het juridische en het ethische kader die vragen oproepen, net als bij de

à l'intelligence artificielle.

Vous avez, et c'est somme toute logique, rappelé que l'évaluation du dispositif se fait sous l'angle de vos compétences, en tout cas les compétences fédérales, la sécurité et aussi la réaction des usagers et des autres témoins de l'évolution technologique.

En fait, je crois que, technologiquement, on est tous prêts. On sait que la technologie existe. C'est finalement plutôt le cadre juridique et éthique qui pose question, comme pour la voiture autonome classique. En cas d'accident, si des passagers sont heurtés, il convient de s'interroger sur leur profil afin de déterminer précisément qui est concerné. C'est une vraie question éthique qui se pose. Mais nous sommes ici plus largement dans le cadre de la voiture autonome.

Je reviendrai vers vous, monsieur le ministre, pour connaître les conclusions du groupe de travail interfédéral ainsi que les initiatives qu'il conviendrait de prendre.

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

09 Questions jointes de

- **Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avancement du plan de développement d'un réseau de bornes électriques sur les parkings de la SNCB" (56008016C)**

- **Gilles Foret à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le déploiement de bornes de recharge sur les parkings des gares et l'incidence sur les usagers" (56008716C)**

09 Samengevoegde vragen van

- **Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De voortgang van het plan voor de uitrol van een netwerk van laadpalen op de NMBS-parkings" (56008016C)**

- **Gilles Foret aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gevolgen voor de treinreizigers van de geplande uitrol van laadpalen op stationsparkings" (56008716C)**

09.01 Hervé Cornillie (MR): *Monsieur le ministre, fin 2024, j'interrogeais votre prédécesseur, le ministre Gilkinet, concernant l'avancement du plan de développement d'un réseau de bornes électriques supplémentaires sur les parkings de la SNCB.*

En effet, la SNCB avait annoncé à l'été 2024 lancer, à l'automne 2025, un appel d'offre afin d'équiper les parkings de ses gares d'un vaste réseau de bornes supplémentaires pour véhicules électriques. Ces nouvelles bornes devaient compléter les bornes déjà installées dans 35 parkings de gares depuis 2020 par la société néerlandaise Allego, qui avait remporté la concession. Les gares présentant des bornes de rechargement sont d'ailleurs listées sur le site internet de la SNCB. A terme, il était question de déployer 2 500 bornes supplémentaires, pour atteindre un total de 5 000 bornes en 2032 et permettrait, à la SNCB, de générer des revenus complémentaires.

En décembre 2024, M. Gilkinet avait confirmé l'intention de concrétiser ce plan d'investissement en bornes de recharges électriques sur les parkings de la SNCB. Le cahier des charges était alors en cours de rédaction en vue de lancer le marché public, courant 2025.

klassieke autonome auto. Ik zal u later nog een vraag stellen om te vernemen wat de conclusies van de interfederale werkgroep zijn en welke initiatieven er genomen moeten worden.

09.01 Hervé Cornillie (MR): *In 2024 kondigde de NMBS aan dat ze in 2025 een aanbesteding zou uitschrijven om de parkeerterreinen van de stations uit te rusten met laadpalen voor elektrische voertuigen, boven op de laadpalen die al sinds 2020 zijn geïnstalleerd. Het doel was om in 2032 over 5.000 laadpalen te beschikken en extra inkomsten te genereren voor de NMBS. Eind 2024 bevestigde de heer Gilkinet dat het bestek in opmaak was met het oog gericht op de lancering van de overheidsopdracht in 2025.*

Kunt u ons geruststellen over de voortgang van deze overheidsopdracht? Welke nieuwe stations zullen worden uitgerust? Wordt het

Monsieur le ministre, je souhaite faire le point avec vous.

Pouvez-vous nous rassurer sur l'avancement de ce marché public?

Quelles seront les nouvelles gares équipées?

Le tarif préférentiel pour les utilisateurs du rail, annoncé, confirmé par M. Gilkinet en décembre 2024, sera-t-il bien maintenu?

Quel est, actuellement, le taux de véhicules rechargé par des utilisateurs du rail?

09.02 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, la SNCB a confié à la société EnergyVision l'installation de 2 500 nouvelles bornes de recharge sur les parkings de ses gares, soit 5 000 points de recharge supplémentaires. L'objectif est d'équiper d'ici 2027 les 420 gares disposant de facilités de parking. Les premières installations sont prévues dès septembre 2025.

Ce projet vient compléter le contrat conclu en 2020 avec l'entreprise Allego qui gère déjà 2 500 points de recharge répartis sur 38 parkings. Cette nouvelle société assurera pour sa part la fourniture, l'installation, l'entretien et l'exploitation de nouvelles bornes pour une durée de 10 ans.

Si cette initiative répond à une réelle demande et favorise l'intermodalité voiture-train, plusieurs points méritent des éclaircissements.

Monsieur le ministre, quel est le calendrier précis du déploiement de ces nouvelles bornes? Quelles modalités tarifaires sont prévues pour l'utilisation de ces bornes? Seront-elles harmonisées avec celles des infrastructures déjà déployées par Allego? Quels mécanismes de suivi ont été définis pour évaluer l'utilisation effective des bornes, leur taux d'occupation et la pertinence d'une éventuelle extension? Enfin, comment la SNCB et EnergyVision comptent-elles garantir la complémentarité et la compatibilité techniques entre les différents réseaux de bornes afin de simplifier l'expérience des usagers?

09.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Chers collègues, je voudrais tout d'abord souligner que je soutiens la SNCB dans l'écologisation de ses infrastructures de stationnement, une avancée pour une mobilité neutre en carbone.

La SNCB me fait savoir qu'en collaboration avec la société EnergyVision, elle installera au total jusqu'à 2 500 bornes de recharge supplémentaires sur les parkings entre septembre 2025 et 2027. Comme la plupart des stations contiennent deux points de recharge, il y aura donc jusqu'à 5 000 points de recharge. L'ambition est d'équiper l'ensemble des 420 gares avec parkings SNCB avec cette infrastructure.

Actuellement, 117 bornes, soit 231 points de charge, sont gérées par Allego. L'ordre d'installation des bornes dans les gares dépend de plusieurs facteurs: la situation réglementaire, les possibilités de raccordement au réseau du gestionnaire d'électricité ainsi que la réalité locale propre à chaque site.

Les gares et arrêts des trois Régions seront équipés en parallèle selon une approche équilibrée. Dans la plupart des cas, les installations se

voorkeurstarief voor treinreizigers behouden? Wat is momenteel het percentage voertuigen dat door treinreizigers wordt opgeladen?

09.02 Gilles Foret (MR): De NMBS heeft EnergyVision de opdracht gegeven om 2.500 nieuwe laadpalen te installeren op de parkings van haar stations. Het doel is om tegen 2027 de 420 stations die over een parking beschikken van laadpalen te voorzien, en zo voor een aanvulling te zorgen op het in 2020 afgesloten contract met het bedrijf Allego, dat al 2.500 laadpunten op 38 parkings beheert. Het nieuwe bedrijf zal gedurende tien jaar instaan voor de levering, de installatie, het onderhoud en de uitbating van nieuwe laadpalen.

Wat is het tijdschema? Zullen de tariefvoorwaarden worden afgestemd op die van Allego? Welke evaluatiemechanismen zullen er worden toegepast met betrekking tot het daadwerkelijke gebruik van de laadpalen, hun bezettingsgraad en een eventuele uitbreiding? Hoe kan de complementariteit en technische compatibiliteit van de netwerken worden gewaarborgd?

09.03 Minister Jean-Luc Crucke: Ik steun de NMBS bij de vergroening van haar parkeerinfrastructuur.

De NMBS laat me weten dat ze in samenwerking met het bedrijf EnergyVision in de periode van september 2025 tot 2027 tot 2.500 extra laadpalen zal installeren op de parkings. Aangezien de meeste laadpalen over twee laadpunten beschikken zullen er dus tot 5.000 laadpunten zijn. De ambitie is om de 420 stations met laadpalen uit te rusten.

Momenteel worden er 117 laadpalen, met in totaal 231 laadpunten, beheerd door Allego. De volgorde

réaliseront en deux phases, la première consistant en l'installation de huit points de charge endéans de la première année. Chaque chantier ne démarre qu'après la validation de l'implantation par la SNCB, le gestionnaire du réseau de distribution et, le cas échéant, la commune concernée.

En ce qui concerne les tarifs pour les utilisateurs, le prix pour l'utilisateur final a été explicitement pris en compte lors de l'attribution de la concession. EnergyVision est arrivée en tête sur tous les critères, y compris le tarif le moins cher pour les voyageurs.

Les tarifs exacts dépendent des conditions du marché et sont déterminés par le concessionnaire dans les limites de l'accord.

Les modalités tarifaires sont affichées sur le site internet d'EnergyVision. Il est à noter que les tarifs des deux concessionnaires, EnergyVision et Allego, peuvent différer, chacun appliquant son propre modèle économique dans le cadre des concessions octroyées.

Le contrat conclu avec EnergyVision prévoit le suivi de plusieurs indicateurs, dont le taux d'utilisation des bornes. Lorsque la demande dépasse un certain seuil défini selon une formule objective, EnergyVision est tenue d'étendre son offre. Cette approche combinée à la présence d'au moins une borne de recharge dans chaque parking garantit que le déploiement des infrastructures suit effectivement la demande des usagers.

Sur le plan technique, l'offre d'EnergyVision, comme celle d'Allego, repose sur des systèmes dits ouverts, tant au niveau hardware, pour les bornes, qu'au niveau software, pour la plateforme de gestion des bornes et des paiements.

Les bornes sont conformes aux norme IEC en vigueur et sont compatibles avec les protocoles OCPP. Les bornes des deux fournisseurs acceptent donc les modalités de paiement fournies par des *mobility service providers* tiers.

La répartition des revenus est contractuellement fixée. Une partie de la compensation va à la SNCB, tandis qu'EnergyVision est responsable de l'exploitation. La clé de répartition précise est confidentielle et fait partie du contrat de concession.

Étant donné que le projet doit encore être déployé, il est évidemment impossible de savoir combien de personnes l'utiliseront. Je continuerai à m'assurer que le timing du déploiement des bornes de recharge sur les parkings de la SNCB soit respecté et à encourager la SNCB à mettre tout en œuvre pour y arriver.

Mes compétences, partagées entre la Mobilité et le Climat, me poussent à y être doublement attentif.

waarin de laadpalen worden geïnstalleerd, hangt af van de reglementaire situatie, de aansluitmogelijkheden en de lokale context.

De stations en stopplaatsen van de drie gewesten zullen parallel worden uitgerust volgens een evenwichtige aanpak, doorgaans via de installatie van acht laadpunten in het eerste jaar. Elk project gaat pas van start na goedkeuring door de NMBS, de beheerder van het distributienet en, in voorkomend geval, de gemeente.

Bij de gunning van de concessie scoorde EnergyVision het hoogst op alle criteria, waaronder het voordeligste tarief voor reizigers. De exacte tarieven zijn afhankelijk van de marktomstandigheden en worden door de concessiehouder bepaald binnen de grenzen van de overeenkomst.

De tariefvoorwaarden zijn op de website van EnergyVision terug te vinden. De tarieven kunnen afwijken van die van Allego, aangezien elke concessiehouder zijn eigen economische model hanteert.

Het contract met EnergyVision omvat verschillende indicatoren, waaronder de bezettingsgraad. Wanneer de vraag een bepaalde grens overschrijdt, is EnergyVision verplicht zijn aanbod uit te breiden. Dat garandeert dat de uitrol gelijke tred houdt met de vraag.

Het aanbod van EnergyVision berust – net als dat van Allego – op open hard- en softwaresystemen. De laadpalen voldoen aan de IEC-normen, zijn compatibel met de OCP-protocollen en men kan er ook aan betalen met laadpassen van andere *mobility service providers*.

De inkomstenverdeling is contractueel vastgelegd. Een deel van de vergoeding gaat naar de NMBS, terwijl EnergyVision verantwoordelijk is voor de exploitatie. De precieze verdeelsleutel is

vertrouwelijk.

Ik zal mij ervan vergewissen dat de uitrol volgens de planning verloopt en zal de NMBS ertoe aanmoedigen alles in het werk te stellen om dat te bewerkstelligen. Mijn dubbele bevoegdheid – Mobiliteit én Klimaat – zorgt ervoor dat ik dit met extra aandacht opvolg.

09.04 Gilles Foret (MR): Merci monsieur le ministre pour les précisions sur l'applicabilité de ces deux systèmes.

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

10 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fiabilité des systèmes de freinage automatique et les mesures envisagées pour la Belgique" (56008017C)

10 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De betrouwbaarheid van automatische remsystemen en de maatregelen voor België" (56008017C)

10.01 Hervé Cornillie (MR): Monsieur le ministre, veuillez pardonner ma distraction, mais je regardais simplement l'heure pour mon train. Il n'y a pas de souci car j'ai encore un peu de marge de manœuvre. Et comme ils démarrent tous à l'heure...

J'ai pu me rendre compte de la fiabilité des systèmes de freinage, en me fracturant presque la clavicule pour la deuxième fois, tant j'ai été surpris par un freinage brutal sur un parking, au milieu duquel se trouvait simplement un arbre. Mon cas personnel importe peu ici. Ce qui est préoccupant, c'est la vague de freinages fantômes constatés en France, des freinages automatiques sans justification apparente – dans mon cas, il y en avait bien une –, et qui ont conduit à des accidents graves. Une enquête officielle a d'ailleurs été ouverte par votre homologue, le ministre français des Transports, qui interroge actuellement les constructeurs automobiles pour essayer de comprendre le phénomène et en identifier les causes pour éventuellement prendre des dispositions ou émettre des recommandations.

En Belgique, selon la RTBF, peu de cas ont été officiellement signalés. Cependant, D'leteren a reconnu avoir reçu quelques échos, sans pouvoir toutefois confirmer leur survenue sur notre territoire. L'institut Vias, quant à lui, a exprimé son inquiétude face à des systèmes rendus obligatoires sans fiabilité totale, et souhaite transmettre les témoignages recueillis au SPF Mobilité.

Je souhaite donc faire le point avec vous, monsieur le ministre. Pouvez-vous objectiver la situation? Observe-t-on en Belgique un phénomène similaire à celui constaté en France? Des cas de freinages intempestifs ont-ils été recensés et relayés auprès des autorités de mobilité, des constructeurs ou des associations de sécurité routière? Disposons-nous de détails concernant le nombre, la nature et les conséquences de ces incidents? Existe-t-il, comme en France, une volonté d'ouvrir une enquête officielle ou technique pour avancer sur ce dossier et, le cas échéant, prendre des dispositions? Quels contacts avez-

10.01 Hervé Cornillie (MR): Automatische remsystemen zijn zeer efficiënt. Een zorgwekkender fenomeen is dat van het fantoomremmen, dat in Frankrijk zeer veelvuldig vastgesteld werd: de remmen worden in dat geval zonder duidelijke reden automatisch geactiveerd, wat al tot ernstige ongevallen geleid heeft. Het Franse ministerie van Transport heeft een officieel onderzoek ingesteld.

In België zouden er weinig gevallen officieel gemeld zijn. D'leteren heeft niettemin erkend enkele berichten hierover te hebben ontvangen. Vias institute heeft zijn bezorgdheid geuit over systemen die opgelegd werden zonder dat ze volledig betrouwbaar zijn en wil de ingezamelde getuigenissen doorgeven aan de FOD Mobiliteit.

Stelt men in België een vergelijkbaar fenomeen als in Frankrijk vast? Werden er gevallen van ongewenst remmen gemeld aan de mobiliteitsautoriteiten, de constructeurs of de verkeersveiligheidsorganisaties? Beschikken we over details met betrekking tot deze incidenten? Is men bereid om, naar het voorbeeld van Frankrijk, een

vous pris, et avec qui – les constructeurs, vos homologues européens, ou quelqu'un d'autre –, pour traiter cette question? Enfin, en matière de prévention et de communication, le ministère entend-il sensibiliser les conducteurs au comportement à adopter en cas de freinage automatique intempestif? Des directives sont-elles envisagées à destination des concessionnaires et garages pour éventuellement recueillir les données de manière standardisée et pouvoir les traiter? Une veille renforcée et une coordination européenne sont-elles envisagées, à l'instar du dispositif français?

officieel of technisch onderzoek in te stellen? Welke contacten hebt u gelegd, en met wie, om dit probleem aan te pakken? Bent u ten slotte van plan om de autobestuurders te sensibiliseren voor de manier waarop ze het best reageren wanneer de remmen automatisch en ongewenst geactiveerd worden? Zullen de concessiehouders richtlijnen krijgen om de gegevens hierover op een gestandaardiseerde manier in te zamelen? Zijn er plannen voor een versterkte monitoring en een Europese coördinatie, zoals in Frankrijk?

10.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Cher collègue, avant l'apparition de l'article de presse évoquant cette problématique, aucun cas lié à ces freinages automatiques n'avait été officiellement signalé à mon administration. Cela ne veut évidemment pas dire qu'il n'y en a pas, mais, il n'y a en tout cas pas eu d'information officielle.

Depuis, trois citoyens se sont adressés à Vias institute et un autre a contacté directement mon administration pour signaler des freinages d'urgence survenus sans raison apparente.

Compte tenu du nombre limité de signalements, aucune statistique officielle n'a été établie à ce stade. Les cas rapportés concernent Toyota et Volkswagen.

Le SPF Mobilité et Transports suit cette problématique avec la plus grande attention et attend les résultats de la France, avec laquelle il collabore dans le cadre du Forum européen pour la surveillance du marché des véhicules.

Il faut cependant noter que les systèmes d'aide à la conduite, tels que le freinage automatique d'urgence, le maintien de voie ou le régulateur de vitesse adaptatif, doivent être homologués avant de pouvoir équiper un véhicule destiné au marché européen. Cette homologation repose sur des prescriptions techniques harmonisées au niveau de l'Union européenne, garantissant la conformité des systèmes via des tests et vérifications rigoureux réalisés par des services techniques de haut niveau certifiés ISO 17025.

En Belgique, l'homologation des véhicules ressort de la compétence des Régions. Toutefois, dans la pratique, ce sont principalement les services d'homologation des grands États membres, comme la France ou l'Allemagne, qui réalisent ces homologations, les constructeurs y étant généralement établis.

Une fois le véhicule mis sur le marché, le constructeur est responsable de sa conformité aux prescriptions techniques européennes. En cas de non-conformité, la réglementation prévoit que le constructeur doit immédiatement prendre les mesures correctives nécessaires (mise en conformité, retrait du marché ou rappel) et en informer l'autorité compétente ayant délivré la réception, à savoir les autorités nationales ayant procédé à l'homologation européenne du véhicule concerné.

10.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Voor dit artikel in de pers verscheen waren er nog geen soortgelijke gevallen gemeld. Sindsdien werden er bij ons vier gevallen gemeld van Toyota's en Volkswagens waarbij de noodrem zonder reden geactiveerd werd. Gezien het geringe aantal gevallen werden er geen officiële statistieken opgesteld. De FOD volgt deze kwestie op de voet en wacht op gegevens van Frankrijk, waarmee de FOD samenwerkt.

Rijdhulpsystemen moeten worden gehomologeerd voordat ze in een voertuig voor de Europese markt worden ingebouwd. Deze homologatie is gebaseerd op Europese technische voorschriften, waarbij de conformiteit van de systemen gegarandeerd wordt aan de hand van tests en strenge controles. In België valt de homologatie onder de bevoegdheid van de gewesten. In de praktijk wordt deze echter uitgevoerd door de homologatiediensten van de grote lidstaten.

Zodra het voertuig op de markt is, is de fabrikant verantwoordelijk voor de conformiteit ervan. Is die conformiteit niet verzekerd, dan moet hij de nodige corrigerende maatregelen nemen en de nationale autoriteiten die het voertuig hebben gehomologeerd hiervan op de hoogte brengen.

Sinds deze systemen bestaan zijn

Il convient de rappeler que ces systèmes existent depuis plusieurs années et que très peu de cas problématiques ont été identifiés. L'accident survenu en France constitue un signal important et il revient à l'autorité française d'en examiner les causes. S'il est conclu à un risque significatif, elle pourra imposer au constructeur concerné des mesures telles qu'un rappel des véhicules pour une mise en conformité.

Comme mentionné précédemment, si un conducteur identifie un risque grave, il doit en avertir immédiatement l'autorité du pays ayant procédé à l'homologation européenne du véhicule. Après enquête des autorités de réception, s'il est décidé que les véhicules doivent être rappelés pour être mis en conformité, cette mesure s'appliquera automatiquement dans tous les États membres de l'Union, y compris en Belgique.

Nous allons dès lors nous appuyer sur les recherches actuellement menées par les autorités françaises. Si celles-ci concluent à un risque avéré, les mesures correctives décidées seront d'application dans l'ensemble de l'Union européenne.

Les citoyens confrontés à un dysfonctionnement de leur système d'aide à la conduite doivent bien évidemment s'adresser aux concessionnaires.

Pour ce qui concerne les démarches d'information vers les citoyens et la campagne de sensibilisation, il s'agit effectivement d'une problématique essentielle. Dès que nous aurons reçu les résultats de l'enquête française, nous déterminerons les raisons d'accidents survenus et analyserons, avec mon collègue chargé de la protection des consommateurs, la meilleure manière d'informer les citoyens sur les comportements à adopter en cas de freinage inadapté. J'en informerai également les Régions, qui sont chargées des campagnes de sensibilisation en matière de sécurité routière.

10.03 Hervé Cornillie (MR): Merci, monsieur le ministre, pour votre longue et intense réponse.

Effectivement, les cas recensés à ce stade l'ont peut-être été à la suite des cas français, mais le recensement de trois cas ne paraît pas être le signe d'un phénomène alarmant.

J'entends également que vous attendez les conclusions des analyses menées en France, ce qui me paraît raisonnable, tout comme j'ai compris que les constructeurs français et allemands étaient leaders sur le marché européen. Nous en rediscuterons plus tard.

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

11 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les réglementations nationales différentes concernant le tonnage des poids lourds" (56008021C)

11 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en

er maar heel weinig problematische gevallen vastgesteld. Als na het ongeval in Frankrijk wordt geconcludeerd dat er een significant risico bestaat, kan de fabrikant worden verplicht de voertuigen terug te roepen om ze in overeenstemming te brengen met de normen.

Een bestuurder die een ernstig risico constateert, moet het land dat het voertuig heeft gehomologeerd hiervan op de hoogte brengen. Als wordt besloten tot een terugroepactie om het voertuig in overeenstemming te brengen met de normen, geldt de recall voor alle Europese lidstaten. Indien de Franse autoriteiten tot de conclusie komen dat er sprake is van een bewezen risico, zullen de corrigerende maatregelen in de hele Unie worden toegepast.

Bij een defect van het rijhulpsysteem moeten de burgers zich wenden tot de concessiehouders. De informatieverstrekking aan de burgers vormt een essentieel aandachtspunt. Zodra we de Franse resultaten hebben ontvangen, zullen we nagaan wat de beste manier is om burgers te informeren. Ik zal ook de gewesten, die verantwoordelijk zijn voor de campagnes rond verkeersveiligheid, hiervan op de hoogte brengen.

10.03 Hervé Cornillie (MR): Drie geregistreerde gevallen lijkt nog geen alarmerend aantal. Het is verstandig om de Franse analyses af te wachten.

Duurzame Ontwikkeling) over "De verschillende nationale wetgevingen inzake de maximaal toegelaten massa van vrachtwagens" (56008021C)

11.01 Hervé Cornillie (MR): *Monsieur le ministre, le transport transfrontalier représente un enjeu économique et logistique majeur dans les régions frontalières de Belgique, particulièrement à l'ouest de la Belgique, où les échanges routiers avec la France sont intenses.*

Dans ce contexte, il apparaît que des différences de réglementation subsistent entre la France et la Belgique en ce qui concerne le tonnage autorisé pour les poids lourds, tant à l'entrée sur le territoire qu'à l'intérieur des réseaux routiers nationaux. Ces disparités créent une insécurité juridique et opérationnelle pour les transporteurs et peuvent entraîner des problèmes de circulation, de sécurité routière et de contrôle.

Plusieurs agriculteurs de la Botte du Hainaut ainsi que des élus locaux et acteurs du transport m'ont interpellé. Ils signalent notamment des cas où un camion autorisé à franchir la frontière depuis la France se retrouve limité ou interdit sur certaines routes belges, en raison de règles plus strictes ou mal harmonisées côté belge.

Dès lors, je souhaite vous poser les questions suivantes:

Monsieur le ministre, pouvez-vous préciser quelles sont aujourd'hui les principales différences réglementaires entre la France et la Belgique concernant le tonnage autorisé des poids lourds à la traversée des frontières?

Existe-t-il des différences entre le tonnage autorisé pour le passage de la frontière et celui autorisé sur le réseau routier belge, une fois le camion entré sur notre territoire?

Quelles conséquences ces différences peuvent-elles avoir en matière de trafic, d'amendes ou de blocages, notamment pour les transporteurs réguliers opérant dans le Hainaut ou en Wallonie picarde?

La Belgique a-t-elle engagé, ou prévoit-elle d'engager, des discussions avec les autorités françaises pour harmoniser ces règles et faciliter les flux transfrontaliers, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité routière?

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à cette problématique concrète, qui touche à la fois la fluidité du transport, la sécurité des infrastructures, et l'équité entre opérateurs transfrontaliers.

11.02 Jean-Luc Crucke, ministre: *Monsieur Cornillie, je vous remercie pour votre question relative à la masse maximale des véhicules, sujet qui relève cependant de la compétence des Régions depuis la sixième réforme de l'État. C'est pourquoi je ne puis que vous inviter à adresser cette question à mes homologues des entités fédérées.*

Toutefois, je vous confirme qu'il existe, en effet, des différences entre les règles applicables à l'échelle nationale et au niveau transfrontalier. L'exemple le plus notable est sans doute l'absence d'un accord bilatéral avec la France pour la circulation transfrontalière des 44 tonnes, alors qu'il existe avec les Pays-Bas. J'ai, néanmoins, évoqué ce dossier avec mon homologue français lors d'un petit-déjeuner dans le cadre du Salon du Bourget. Nous en discuterons, lui et moi, au cours d'une mission à Paris. La révision de la directive Masse et Dimension 96/53/CE, qui se poursuit, pourrait cependant imposer la suppression

11.01 Hervé Cornillie (MR): *Het grensoverschrijdende vervoer is een belangrijke economische factor in België, meer bepaald het vervoer over de grens met Frankrijk. Er bestaan echter verschillen tussen de Belgische en de Franse regelgeving inzake de maximaal toegelaten massa (MTM) voor vrachtwagens, zowel bij het binnenrijden van de landen als op de respectieve nationale wegennetten. Dat veroorzaakt rechtsonzekerheid voor de transporteurs en verkeersproblemen. Landbouwers, wegvervoerders en lokale verkozenen hebben me gevallen gemeld waarbij een vrachtwagen die vanuit Frankrijk de grens mag oversteken geconfronteerd wordt met beperkingen of verboden op onze binnenlandse wegen.*

Wat zijn de verschillen in regelgeving tussen Frankrijk en België met betrekking tot de maximaal toegelaten massa voor vrachtwagens die de grens oversteken? Bestaan er verschillen tussen de MTM bij het oversteken van de grens en deze op het Belgische wegennet? Wat zijn de gevolgen daarvan voor het verkeer, of met betrekking tot boetes of versperringen in Henegouwen? Zijn er gesprekken tussen Frankrijk en België aan de gang om die regels te harmoniseren en de grensoverschrijdende verkeersstromen te faciliteren?

11.02 Minister Jean-Luc Crucke: *De maximaal toegestane massa van voertuigen valt onder de bevoegdheid van de gewesten. Er bestaan echter duidelijke verschillen tussen de regels die op nationaal niveau gelden en de regels die op grensoverschrijdend niveau van toepassing zijn. Er is geen bilateraal akkoord met Frankrijk voor het grensoverschrijdende verkeer van voertuigen van 44 ton, terwijl er wel een dergelijk akkoord bestaat met Nederland. De herziening van richtlijn 96/53/EG betreffende de*

des barrières transfrontalières aux 44 tonnes entre les pays qui les autorisent. Je ne désespère pas de trouver un accord avec mon homologue français avant cette révision.

maximaal toegestane afmetingen en gewichten zou kunnen leiden tot de afschaffing van de grensoverschrijdende beperkingen voor voertuigen van 44 ton. Ik hoop vóór deze herziening tot een akkoord te komen met mijn Franse ambtgenoot.

11.03 **Hervé Cornillie** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Comme j'ai quelques contacts à la Région, je demanderai à un homologue régional de s'inquiéter de cette question, qui ne demande pas de plus amples développements aujourd'hui. Je tenais simplement à attirer l'attention sur le fait qu'à l'échelle de la Belgique, nous sommes quasi tous des frontaliers et que cela peut avoir un impact économique sur les petits producteurs locaux.

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

De **voorzitter**: Ik zie mevrouw Van den Bosch niet. De heer Bayet heeft zijn vraag nr. 56008079C omgezet in een schriftelijke vraag. Mevrouw Depoorter zie ik ook niet.

12 Questions jointes de

- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrôle des trottinettes électriques" (56008108C)
- Hugues Bayet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'arrêt de la Cour de cassation concernant les trottinettes électriques" (56008385C)
- Benoît Piedboeuf à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La nouvelle interprétation assimilant les trottinettes électriques à des véhicules à moteur" (56008771C)
- Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'immatriculation des trottinettes électriques et le port du casque pour les utilisateurs" (56008196C)
- Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'immatriculation des trottinettes électriques et le port du casque pour les utilisateurs" (56008204C)
- Irina De Knop à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'augmentation du nombre d'accidents impliquant des usagers faibles" (56007952C)

12 Samengevoegde vragen van

- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De controle op e-steps" (56008108C)
- Hugues Bayet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het arrest van het Hof van Cassatie over de e-steps" (56008385C)
- Benoît Piedboeuf aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nieuwe interpretatie waarbij e-steps gelijkgesteld worden met motorvoertuigen" (56008771C)
- Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een kentekenplaat voor e-steps en de helmplicht voor e-stepgebruikers" (56008196C)
- Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Een kentekenplaat voor e-steps en de helmplicht voor e-stepgebruikers" (56008204C)
- Irina De Knop aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stijging van het aantal ongevallen met zachte mobiliteit" (56007952C)

12.01 Hervé Cornillie (MR): *Monsieur le ministre, les récents chiffres publiés par l'Institut Vias mettent en évidence une hausse préoccupante des accidents impliquant des trottinettes électriques. En 2024, on a recensé 1.825 accidents, dont 4 mortels et 1.648 blessés. Les premières données de 2025 confirment cette tendance, avec déjà 470 accidents enregistrés au premier trimestre, soit une hausse de plus de 60%. Dans un grand nombre de cas, la responsabilité de l'usager est directement en cause, notamment en raison du non-respect du Code de la route et d'un sentiment d'impunité facilité par l'absence de plaques d'immatriculation.*

Vous avez indiqué réfléchir à plusieurs mesures afin de remédier à cette situation, parmi lesquelles l'instauration d'une obligation de port du casque, ainsi que l'imposition d'une plaque d'immatriculation pour les trottinettes électriques, tant privées que partagées. Vous avez également mentionné avoir demandé à vos services et à l'Institut Vias de produire un rapport quant à l'éventualité d'étendre certaines mesures aux vélos.

À cet égard, pourriez-vous préciser:

Quelles mesures concrètes, et selon quel calendrier, vous entendez proposer afin de renforcer la sécurité autour de l'usage des trottinettes électriques?

Comment vous envisagez l'éventualité d'une immatriculation obligatoire : serait-elle limitée aux flottes partagées ou étendue également aux engins privés?

Quelles modalités techniques et administratives seraient mises en place pour assurer la traçabilité de ces véhicules?

Dans le cadre de l'obligation éventuelle du port du casque, quelles campagnes d'information et de sensibilisation sont prévues pour accompagner cette mesure, afin d'en faciliter l'acceptation sociale?

Enfin, concernant la question des cyclistes, pourriez-vous préciser les termes exacts de la mission confiée au SPF et à l'Institut Vias, et dans quel délai vous comptez disposer de ce rapport pour fonder vos décisions éventuelles?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

12.02 Jean-Luc Crucke, ministre: *Merci, cher collègue, pour l'intérêt que vous portez à la sécurité des utilisateurs de trottinettes électriques. Comme vous, je suis conscient de la hausse du nombre d'accidents les concernant ainsi que de la difficulté à identifier les personnes qui n'utilisent pas toujours la trottinette à bon escient.*

Ik kom tot de vraag van mevrouw De Knop. Alle actoren in de controleketen zijn zich bewust van dit thema. Ik verwijs voor concrete antwoorden hieromtrent graag door naar de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken.

Het interfederale verkeersveiligheidsplan dat in 2021 werd goedgekeurd, wordt momenteel samen met de gewesten geëvalueerd. Ik ben van plan om dit initiatief te hernemen en een plan uit te werken waarin mijn regionale collega's en ikzelf kunnen bepalen hoe we optimaal kunnen samenwerken op het vlak van verkeersveiligheid. Het thema van de elektrische steps zal daarbij zeker aan bod komen. De gewesten spelen een doorslaggevende rol in deze problematiek, zowel op het vlak van de infrastructuurontwikkeling als op dat van de sensibilisering.

12.01 Hervé Cornillie (MR): *Het aantal ongevallen met elektrische steps neemt toe, zo blijkt uit de cijfers van Vias institute. In 2024 waren er 1.825 ongevallen, waarvan 4 met dodelijke afloop, en vielen er 1.648 gewonden. De eerste gegevens van 2025 bevestigen deze zorgwekkende trend. Vaak is de gebruiker verantwoordelijk voor het ongeval, doordat hij het verkeersreglement niet naleefde en door het gevoel van straffeloosheid, dat nog versterkt wordt door het ontbreken van een kenteken.*

U hebt verschillende maatregelen overwogen, zoals een helmplicht en een kentekenplaat voor elektrische steps. U hebt ook uw diensten en Vias institute gevraagd om een rapport op te stellen om bepaalde maatregelen uit te breiden tot fietsen.

Over welke maatregelen gaat het, en wat is het tijdschema? Zal de verplichte inschrijving beperkt blijven tot deelsteps? Hoe zullen deze voortbewegingstoestellen worden getraceerd? Welke sensibiliseringscampagnes zullen er worden gevoerd met betrekking tot de helmplicht? Wat is de taak van de FOD en Vias institute voor fietsers? Wanneer zult u over dit rapport beschikken?

12.02 Minister Jean-Luc Crucke: *Ik ben me bewust van de toename van het aantal ongevallen met e-steps en van de moeilijkheid om de gebruikers te identificeren.*

J'en viens au nombre croissant d'accidents impliquant des usagers vulnérables. Le plan interfédéral de sécurité routière de 2021 fait actuellement l'objet d'une évaluation en collaboration avec les régions. Le thème des trottinettes électriques sera certainement abordé dans un prochain plan. Le rôle des régions est déterminant dans la gestion de cette question, tant en matière de développement des infrastructures que de sensibilisation.

De cijfers die Assuralia heeft gepubliceerd en waarnaar mevrouw De Knop verwijst, zijn bekendgemaakt in het kader van sensibiliseringscampagnes gericht op het grote publiek, maar ook op werkgevers en preventieadviseurs. De minister van Economie en Werk volgt deze materie op.

Afin d'infléchir cette tendance et malgré l'existence d'un cadre réglementaire qui a été renforcé sous la précédente législature, j'envisage en effet de rendre le casque obligatoire pour les utilisateurs de trottinette électrique. La thématique du port du casque a été abondamment évoquée ces derniers temps par des chirurgiens qui travaillent dans les services d'urgences des hôpitaux. J'ai déjà participé à un symposium organisé par Vias à l'hôpital UZ de Bruxelles qui m'a particulièrement marqué. Je pense que personne ne doute de l'efficacité du port du casque, même s'il n'est pas absolu.

Je n'envisage pas actuellement de concertation avec mon homologue de la Santé publique. Cette thématique au regard des données de santé publique est d'ores et déjà disponible. Mais cela peut bien entendu s'envisager.

Concernant le port du casque, je compte à ce titre discuter prochainement avec les parties prenantes concernées de manière à ce que la mesure puisse rapidement entrer en vigueur sans oublier la question de l'information et de la sensibilisation qui est une compétence des Régions. Mon administration se tient d'ores et déjà prête à entamer les adaptations réglementaires en ce sens. Par ailleurs, je l'ai chargée de réaliser une étude comparative qui devrait être rendue dans les prochaines semaines. Cette étude a pour objectif d'objectiver l'impact, pour la sécurité routière et sur la santé, des pays qui imposent le port de casque. Je pense à l'Italie, l'Espagne et Malte.

Dans la foulée, j'envisage une concertation avec les Régions une fois que j'aurai en main les éléments objectifs en faveur de cette mesure. Comme je l'ai dit, les Régions encadrent les trottinettes en libre partage dans les grandes villes. Cette discussion devrait aboutir début 2026 à travers une modification de l'arrêté royal sur le Code de la route. Il n'y aurait pas de tranche d'âge spécifique. Hormis les exceptions déjà prévues dans le Code de la route, l'utilisation d'une trottinette électrique n'est dès aujourd'hui pas autorisée avant l'âge de 16 ans.

Monsieur Cornillie, je n'envisage pas d'étendre cette mesure au vélo. Il s'agit de deux types d'engins de déplacement différents. Les trottinettes électriques génèrent des risques très spécifiques dont il faut s'occuper aujourd'hui: la taille des roues, le centre de gravité, l'efficacité du freinage, mais aussi le fait qu'elles incitent à des déplacements dans des conditions de sécurité problématiques, spécifiquement en milieu urbain où elles sont utilisées la nuit, souvent sous influence avec un passager. Ce sont surtout ces types d'usages qui remplissent les services d'urgence des hôpitaux. De plus, je tiens à souligner qu'il m'importe de soutenir l'usage des moyens de déplacement durable.

Spécifiquement sur les vélos, je me réfère au cas des Pays-Bas où seulement 13 % des cyclistes déclarent porter le casque. Et pourtant, c'est un des pays les plus sûrs au monde pour la pratique du vélo, comme le démontre l'étude Vias de 2023.

tion.

Les chiffres publiés par Assuralia ont été diffusés dans le cadre de campagnes de sensibilisation. Le ministre de l'Économie et du Travail suit cette question.

Chirurgen op spoedafdelingen benadrukken het nut van het dragen van een helm. Op dit ogenblik ben ik niet van plan om hierover met de minister van Volksgezondheid te overleggen, maar ik wil wel met de stakeholders in gesprek gaan zodat de helmplicht snel kan worden ingevoerd. Voorlichting en sensibilisering zijn gewestbevoegdheden. Mijn administratie staat klaar om van start te gaan met de nodige regelgevingsaanpassingen. Ik heb mijn administratie ook de opdracht gegeven om een vergelijkende studie uit te voeren om objectief na te gaan welke impact het dragen van een helm heeft op de verkeersveiligheid en de gezondheid in landen waar er al een helmplicht geldt, zoals Italië, Spanje en Malta. Zodra ik over objectieve gegevens beschik die deze maatregel ondersteunen, zal ik overleg plegen met de gewesten. Begin 2026 zou het koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg kunnen worden aangepast. Er zal geen specifieke leeftijdsgrens worden opgenomen. Het gebruik van een e-step is sowieso niet toegestaan voor wie jonger is dan 16 jaar.

Ik ben niet van plan om deze maatregel uit te breiden tot fietsers. E-steps brengen specifieke risico's met zich mee waarmee er rekening moet worden gehouden, vooral in stedelijke omgevingen. Gebruikers van e-steps belanden vaker op de spoedafdeling van ziekenhuizen. Bovendien vind ik het belangrijk om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen te ondersteunen. In Nederland geeft slechts 13 % van de fietsers aan een helm te dragen en toch is het een van de veiligste landen ter wereld, zoals blijkt uit de studie van Vias uit 2023. Ik blijf inzetten op preventie van het

J'encourage une action sur la prévention du risque d'accident visant à réduire le nombre de chutes et renforcer ainsi le sentiment de sécurité des cyclistes ainsi qu'à la responsabilité individuelle du port du casque sans obligation par l'autorité publique. Si cela ne constitue pas une obligation, je peux néanmoins conseiller de le faire. Cela ne peut en tout cas pas être un risque en moins.

Comme vous le mentionnez, je souhaite par ailleurs étudier la faisabilité de l'immatriculation des trottinettes électriques permettant d'identifier les contrevenants. La question de l'immatriculation est plus complexe et nécessite une étude de faisabilité technique, mais aussi d'analyse coûts-bénéfices de la mesure.

Bien que je sois convaincu du principe, il faut toutefois s'assurer au préalable qu'il soit techniquement possible de poser une plaque ou un autre signe d'identification sur les trottinettes. Il s'agit aussi de s'interroger sur la question de l'immatriculation des autres engins de déplacement, comme les différents types de gyropodes par exemple. Il faut en outre avoir la garantie que l'immatriculation de l'engin peut être suffisamment lisible à distance et par l'entremise de systèmes de contrôle automatisé comme les caméras ANPR.

Enfin, il est indispensable s'assurer que l'immatriculation soit effectivement attribuée à l'engin concerné. Or, à ce jour, ces véhicules ne disposent ni de certificat de conformité, ni de numéro d'identification gravé sur les châssis comme c'est le cas pour les véhicules actuellement immatriculés. Néanmoins, des solutions en cours de réflexion pourraient permettre de trouver une solution nuancée et équilibrée répondant à la nécessité d'une identification des usagers de trottinettes électriques. C'est pourquoi l'étude comparative que le SPF Mobilité et Transports mène actuellement s'attardera notamment sur la manière dont certains États ont rendu l'immatriculation obligatoire.

Comment faut-il traiter les autres engins de déplacement autorisés qui ne sont pas des trottinettes tels que les monoroues, les différents types de Segway et de skateboards? Quel est le régime pour les trottinettes off-road qui ne circulent qu'épisodiquement sur la voie publique? Quelle devrait être la dimension de la plaque? Comment la lier à un véhicule sachant qu'ils ne sont pas homologables? Il apparaît donc prématuré de vous confirmer dès aujourd'hui que je rendrai l'immatriculation obligatoire avant d'avoir pris connaissance des conclusions de cette étude, même si c'est mon intention, mais je ne le ferai qu'après avoir pris connaissance de l'étude.

Outre les deux mesures précitées, j'aimerais rappeler que l'étude comparative que je viens d'évoquer porte plus largement sur les cadres réglementaires nationaux, et notamment les prescriptions techniques spécifiques aux engins de déplacement introduits dans certains pays. En fonction des résultats de l'étude, je pourrais envisager d'introduire un cadre national similaire en Belgique, afin de garantir un niveau minimum de sécurité pour les trottinettes et les autres engins de déplacement mis sur le marché.

Dans le même ordre d'idée, j'ai récemment interpellé le commissaire européen au marché unique, Stéphane Séjourné, de sorte que la Commission puisse adopter rapidement des prescriptions techniques harmonisées au niveau européen. Je peux également vous informer que

ongevallenrisico zonder van overheidswegen het dragen van een helm te verplichten.

Ik wil ook nagaan of e-steps van een nummerplaat kunnen worden voorzien, zodat overtreders geïdentificeerd kunnen worden. Deze complexe kwestie vereist een haalbaarheidsstudie.

Er moet voor worden gezorgd dat een kentekenplaat of identificatietekens op de step kan worden aangebracht. Daarbij moet er rekening worden gehouden met de verschillende types van voortbewegings toestellen en moet er worden verzekerd dat de kentekenplaat kan worden gelezen door de geautomatiseerde controlesystemen.

Op dit moment beschikken deze voertuigen noch over een gelijkvormigheidsattest, noch over een identificatienummer dat in het chassis is gegraveerd. Er wordt nagedacht over mogelijke oplossingen.

In de vergelijkende studie die de FOD Mobiliteit en Vervoer uitvoert, zal er aandacht besteed worden aan de manier waarop sommige landen de inschrijving verplicht hebben gemaakt. Ik kan u pas bevestigen of ik de inschrijving verplicht zal stellen nadat ik heb kennisgenomen van de resultaten van deze studie.

Ik heb de Europese commissaris voor de Interne Markt, de heer Séjourné, aangesproken, om ervoor te zorgen dat de Commissie snel geharmoniseerde technische voorschriften kan aannemen. Nederland heeft een voorstel uitgewerkt voor de vergadering van de Raad Vervoer van december aanstaande, om de Europese Commissie aan te moedigen gemeenschappelijke technische voorschriften vast te stellen voor lichte voortbewegingstoestellen. Deze oplossing verdient de voorkeur.

Voor bewustmaking en preventie

les Pays-Bas ont élaboré une proposition pour le Conseil des transports de décembre prochain, afin d'encourager la Commission européenne à établir des prescriptions techniques communes pour les engins de déplacement légers. Cette solution serait à privilégier par rapport à un cadre national.

Concernant la sensibilisation et la prévention, ce sont les Régions qui sont compétentes.

Enfin, j'ai en effet pris connaissance de l'arrêt de la Cour de cassation du 16 septembre 2025. À défaut d'une définition dans la loi, la jurisprudence de la Cour de cassation indique que chaque notion doit être interprétée dans son sens habituel. C'est la première fois que la Cour applique cette jurisprudence dans le contexte de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, notamment pour la notion de véhicule à moteur.

Il est néanmoins important de souligner que la Cour a défini le véhicule à moteur uniquement dans le contexte de la loi du 16 mars 1968 et non dans le contexte du Code de la route.

En effet, contrairement à la loi du 16 mars 1968, le Code de la route a bel et bien une définition du véhicule à moteur. On ne peut donc pas faire application de cet arrêt sur le Code de la route, notamment en ce qui concerne les règles reprises dans le Code de la route à propos des trottinettes électriques. Cet arrêt a donc des conséquences, notamment pour les déchéances du droit de conduire un véhicule à moteur prononcées par un juge.

Dans ce contexte, la Cour de cassation a clarifié qu'une trottinette était un véhicule à moteur et ne pouvait donc pas être conduite pendant une déchéance. Mes services évaluent à présent l'opportunité de l'ajout d'une définition du véhicule à moteur dans la loi du 16 mars 1968, en concertation avec les autres *stakeholders*, dans le but de clarifier le champ d'application précis des déchéances du droit de conduire.

Concernant l'application de la déchéance du droit de conduire aux trottinettes électriques, la Cour s'est prononcée sur la base du droit en vigueur aujourd'hui, en catégorisant les trottinettes électriques de véhicules à moteur.

Pour cette raison – étant entendu que je ne suis pas favorable à ce que la déchéance du droit de conduire s'applique systématiquement aux trottinettes électriques – mon administration travaille sur un projet législatif visant à régler ces questions.

12.03 Benoît Piedboeuf (MR): Merci monsieur le ministre.

Vous venez justement de répondre au sujet de l'arrêt de la Cour de cassation. Il y a un élément sur lequel vous ne vous êtes pas prononcé, à savoir votre interprétation quant à l'accès des trottinettes dans les endroits naturels. Vous avez visité récemment une entreprise qui les fabrique en province de Luxembourg et en Gaume, et ce type de véhicules présente beaucoup d'intérêt.

Par conséquent, je suis content de votre interprétation restrictive de l'arrêt de la Cour de cassation, mais la question est maintenant de savoir si la qualification de véhicule à moteur empêche d'utiliser une

zijn de gewesten bevoegd.

Ik heb kennisgenomen van het arrest van het Hof van Cassatie van 16 september 2025. Het is de eerste keer dat het Hof deze rechtspraak toepast in het kader van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, in het bijzonder met betrekking tot het begrip motorvoertuig.

Het Hof heeft het begrip 'motorvoertuig' enkel in de context van de wet van 16 maart 1968 gedefinieerd, niet in de context van de wegcode. Op dat arrest kan dan ook niet worden gesteund voor e-steps.

Dat arrest heeft gevolgen voor zaken waarin een verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig werd uitgesproken. In dat geval heeft het Hof van Cassatie verduidelijkt dat een e-step een motorvoertuig is, waarmee niet mag worden gereden als er een rijverbod werd opgelegd. Mijn diensten gaan – in overleg met de andere stakeholders – na of het aangewezen is om een definitie van deze voertuigen toe te voegen aan de wet van 16 maart 1968.

Wat de toepassing van het rijverbod op e-steps betreft, heeft het Hof geoordeeld dat e-steps als motorvoertuigen moeten worden beschouwd. Aangezien ik er geen voorstander van ben dat een rijverbod systematisch ook op dit type voertuig wordt toegepast, werkt mijn administratie aan een wetsontwerp in die zin.

12.03 Benoît Piedboeuf (MR): U hebt zojuist geantwoord met betrekking tot het arrest van het Hof van Cassatie, maar u hebt zich niet uitgesproken over de toegang van steps tot natuurgebieden. U hebt onlangs een bedrijf bezocht dat dergelijke elektrische steps produceert in de provincie Luxemburg en in de Gaume.

Ik ben blij met uw restrictieve

trotinette électrique sur des chemins forestiers, par exemple. Je crois comprendre de votre réponse que ce n'est pas le cas.

[12.04] Hervé Cornillie (MR): Merci monsieur le ministre pour vos éléments de réponse, rappelant le rôle de chacune des Régions et du fédéral.

En matière d'immatriculation des trotinettes, je comprends qu'il faille attendre les résultats de l'étude comparative à l'échelle européenne avant d'envisager toute autre disposition. En termes de sécurité, je pense quand même que la gravité des blessures infligées aux victimes, et parfois la mort de celles-ci, plaide largement en faveur du port du casque. Je crois aussi que l'approche doit être globale, en comprenant les cyclistes. Le risque est identique, en tout cas pour la santé.

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

[13] Samengevoegde vragen van

- **Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De status van de aanbesteding van de MR30-treinstellen van de NMBS aan CAF" (56008119C)

- **Natalie Eggermont aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling)** over "De gunning van het 'contract van de eeuw' aan CAF" (56008454C)

[13] Questions jointes de

- **Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "L'état de la question de l'adjudication des rames AM30 de la SNCB à CAF" (56008119C)

- **Natalie Eggermont à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable)** sur "L'attribution du "contrat du siècle" à CAF" (56008454C)

[13.01] Dorien Cuylaerts (N-VA): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, de Raad van State verwierp vrijdag 19 september jl. de vordering tot schorsing die Siemens Mobility ingesteld had tegen de beslissing van de NMBS om het Spaanse CAF aan te wijzen als voorkeurbieder bij de levering van honderden nieuwe treinstellen van het type AM30.

Het gaat om een uitspraak in de Nederlandstalige zaak bij de Raad van State. In een Franstalige zaak tekende ook Alstom, dat eveneens achter het net viste, beroep aan. Maar hier is er nog geen uitspraak.

Naar aanleiding van het arrest van 19 september 2025 wil ik graag volgende vragen stellen:

1. Wat is uw reactie op dit arrest?

2. Hoe schat u op basis van dit arrest de afloop in van het arrest in de andere zaak bij de Raad van State die Alstom aanspande?

3. Kunt u bevestigen dat wanneer ook in de zaak Alstom géén vernietiging van de beslissing van de NMBS wordt uitgesproken, de aanbesteding onherroepelijk wordt, en dat NMBS dan mag overgaan tot uitvoering van het contract met CAF volgens de oorspronkelijke

interpretatie van het arrest van het Hof van Cassatie en maak uit uw antwoord op dat e-steps niet gebruikt mogen worden op boswegen bijvoorbeeld.

[12.04] Hervé Cornillie (MR): Wat de inschrijving van e-steps betreft, moeten we zeker wachten op de resultaten van de Europese vergelijkende studie alvorens verdere maatregelen te nemen. Inzake de veiligheid pleit de ernst van de verwondingen, soms met dodelijke afloop, voor het dragen van een helm. De aanpak moet globaal zijn en ook fietsers omvatten.

[13.01] Dorien Cuylaerts (N-VA):
Le 19 septembre 2025, le Conseil d'État a rejeté la demande de suspension introduite par Siemens Mobility contre la décision de la SNCB de désigner l'entreprise espagnole CAF comme soumissionnaire préférentiel dans le cadre du marché pour la livraison de centaines de nouvelles rames AM30.

Que pensez-vous de cet arrêt? Comment envisagez-vous, à la lumière de cet arrêt, l'issue de l'affaire Alstom qui est toujours en cours? Si cette demande est également rejetée, la SNCB pourra-t-elle procéder à l'exécution du marché avec l'entreprise CAF selon les conditions d'attribution initiales? Selon vous, serait-il possible d'intégrer des critères dans le cadre légal permettant de tenir compte de l'ancrage industriel ou de la durabilité dans les futurs cahiers des

gunningsvoorwaarden?

4. *De aanbestedingsprocedure leidde tot sterke zorgen over de impact op lokale tewerkstelling, in het bijzonder bij Alstom in Brugge en Charleroi. Ondanks dat u herhaaldelijk hebt aangegeven dat EU-regels geen voorkeur voor een lokale aanbieder toestaan, ziet u mogelijkheden om in toekomstige bestekken wél criteria in te bouwen die de industriële verankering of duurzaamheid (zoals CO₂-voetafdruk, transportkosten, onderhoudsinfrastructuur) meenemen — binnen het wettelijk kader?*

5. *Welke maatregelen ziet u mogelijk om de betrokken werknemers en toeleveranciers te beschermen tegen economische onzekerheid, indien de keuze voor CAF bevestigd zou worden, en wat is de geschatte timing waarop duidelijkheid kan worden gegeven over de verdere ontwikkeling van deze bestelling (levering, productie, eventuele lokale onderdelen)?*

De **voorzitter**: Mevrouw Eggermont is niet aanwezig om haar vraag nr. 56008454C te stellen. Ik geef dus het woord aan de minister.

13.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte Kamerleden, ik zal eerst antwoorden op de vraag over de lopende procedure.

Zoals u weet, heeft de Raad van State zich onlangs uitgesproken over het dossier. In zowel de zaak aangespannen door Alstom als de zaak aangespannen door Siemens heeft de Raad van State alle middelen van de schorsingsberoepen zonder uitzondering verworpen.

De zaken van de vier ngo's heeft de Raad van State tweemaal onvanke-lijk verklaard.

Intussen zijn ook twee annuleringsberoepen ingediend, respectievelijk door Alstom en door Siemens.

Zoals voorzien in de procedure, zal de raad van bestuur finaal moeten beslissen over de gunning van het dossier na het afronden van de onderhandelingen met de voorkeursbieder.

Concernant la question relative à l'emploi local dont nous avons souvent débattu, la SNCB ne peut pas favoriser une production locale, sous quelque forme que ce soit, pour attribuer un meilleur score à un soumissionnaire, qui garantirait par exemple une certaine production locale ou le développement de certaines connaissances ou emplois locaux. Le lieu de production ne constitue pas un critère pertinent pour la qualité de l'offre. Les critères d'attribution qui évalueraient le taux de réinvestissement dans l'économie locale n'est pas acceptable pour les mêmes raisons.

Le conseil d'administration a constaté que les offres déposées par les trois soumissionnaires mentionnent chacune le recours à des prestataires locaux. Le conseil apprécie ce recours et a invité le soumissionnaire préférentiel à concrétiser dorénavant cette piste.

charges? Comment garantir la protection des travailleurs et des fournisseurs contre l'incertitude économique en cas de confirmation du choix en faveur de CAF? Quand des précisions pourront-elles être apportées sur l'évolution de cette commande?

13.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Tant dans le dossier d'Alstom que dans celui de Siemens, le Conseil d'État a rejeté tous les moyens – sans exception – évoqués dans les recours en suspension. Les dossiers introduits par les quatre ONG ont été déclarés irrecevables à deux reprises. Dans l'intervalle, Alstom et Siemens ont introduit des recours en annulation.

La procédure dispose que le conseil d'administration devra en définitive prendre une décision sur l'adjudication du dossier, à l'issue des négociations avec le soumissionnaire préférentiel.

Wat de lokale werkgelegenheid betreft, mag de NMBS geen voorkeur geven aan lokale productie of aan een inschrijver die bijvoorbeeld tot op zekere hoogte de lokale productie of de ontwikkeling van lokale kennis of banen zou garanderen. De plaats waar geproduceerd wordt is geen relevant criterium voor de kwaliteit van de offerte. Criteria waarmee de herinvesteringen in de lokale economie beoordeeld worden, zijn evenmin aanvaardbaar.

Volgens de raad van bestuur wordt in de offertes van de drie inschrijvers melding gemaakt van het

inschakelen van lokale dienstverleners. De raad heeft de preferentiële inschrijver verzocht dit idee concreet uit te werken.

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

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

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 56008147C van de heer Bayet, maar hij is niet aanwezig.

14 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Nachtvluchten" (56008155C)

14 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les vols de nuit" (56008155C)

14.01 Britt Huybrechts (VB): *De federale ombudsman voor de luchthaven Brussel-Nationaal, Philippe Touwaide, heeft recent een 30-puntenplan voorgesteld om de geluidsoverlast rond Zaventem te verminderen. Dit plan komt er omdat het dossier van de overvluchten niet vordert, maar ook naar aanleiding van opmerkingen van de CEO van Brussels Airport, Arnaud Feist. Touwaide stelt dat er "drastische maatregelen moeten worden genomen in het belang van de omwonenden" en noemt specifiek dat "nachtvluchten met 45 jaar oude toestellen in 2025 onaanvaardbaar zouden zijn".*

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Is het mogelijk dat de heer Touwaide zijn 30-puntenplan toelicht in het parlement, zodat de Kamer een volledig inzicht krijgt in de voorgestelde maatregelen?

Wat zijn de concrete resultaten van het HERON-project en hoe beïnvloeden deze de toekomstige aanpak van overvluchten en geluidsoverlast?

Hoe moeten we de uitspraak van de ombudsman over "nachtvluchten met oude toestellen zijn onaanvaardbaar" interpreteren? Betekent dit een volledig verbod op nachtvluchten met oudere toestellen, of wordt een geleidelijke afbouw bedoeld zonder dat de betrokken sectoren disproportioneel worden benadeeld? En hoe zal u controleren dat betrokken sectoren niet benadeeld zullen worden, zoals uw voorganger wel probeerde.

14.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Huybrechts, ik heb met grote belangstelling kennisgenomen van het document van de ombudsman, die inderdaad een aantal interessante pistes aanreikt om de geluidsoverlast te beperken. Dit thema weerhoudt ook mijn interesse.

Ik herinner u eraan dat de regeringsverklaring het voornemen bevat om een werkgroep op te richten met internationale experts die een voorstel van nieuwe vliegwet moeten uitwerken. Ik verwacht daarvan een meer robuuste aanpak van deze problematiek, maar u weet ook dat dit een delicate en complexe aangelegenheid is die grondig overleg met alle betrokkenen vereist. Ik ben van plan om in de loop van volgende maand te bepalen hoe ik in dit dossier te werk wil gaan.

Ook de problematiek van de nachtvluchten kan in deze context aan

14.01 Britt Huybrechts (VB): *Le service de médiation pour l'aéroport national de Zaventem a proposé un plan en 30 points visant à réduire les nuisances sonores autour de Zaventem.*

Le service de médiation peut-il venir expliquer ce plan au Parlement? Quels sont les résultats du projet HERON et comment influencent-ils l'approche relative à la question des survols et des nuisances sonores? Le médiateur estime qu'il est inacceptable d'effectuer des vols de nuit avec des anciens avions. Prévoit-on une interdiction totale des vols de nuit avec des anciens avions ou plutôt leur réduction progressive? Allez-vous vérifier que les secteurs concernés ne seront pas lésés?

14.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Le médiateur propose plusieurs pistes intéressantes pour limiter les nuisances sonores. L'accord de gouvernement prévoit la création d'un groupe de travail composé d'experts internationaux chargés d'élaborer une proposition de nouvelle trajectoire de vol. Je déterminerai la façon dont je souhaite procéder dans ce dossier au cours du mois prochain. La question des vols de nuit pourra être abordée dans ce contexte.

bod komen. Het staat het Parlement vrij om in dialoog te gaan met personen die hierover een opinie hebben, maar het is wellicht productiever om te wachten tot een globale aanpak voorligt die de diverse standpunten aan bod laat komen. Het HERON-project is een onderzoeksproject dat past in de pijler van de operationele procedure. De resultaten van dit project op het gebied van geluidsreductie moeten nog worden afgerond, maar op basis van de eerste analyses blijkt dat voor bepaalde vliegtuigtypes het toepassen van steilere naderingen kan zorgen voor een vermindering van de geluidsbelasting op de grond.

Le Parlement décide lui-même avec qui il souhaite dialoguer, mais il me semble plus productif d'attendre la mise en place d'une approche globale intégrant différents points de vue.

Les résultats du projet de recherche HERON sur la réduction de l'impact sonore doivent encore être finalisés. Les premières analyses démontrent que les atterrissages avec une approche plus raide peuvent diminuer les nuisances sonores, du moins celles de certains avions.

14.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, het is goed dat uit de voorlopige resultaten blijkt dat er een vermindering van de geluidsoverlast is. Dit is al de tiende vraag die ik indien over het HERON-project en telkens zegt men dat men in een bepaalde maand de resultaten zal krijgen. Dan stel ik drie maanden later opnieuw een vraag en krijg ik als antwoord dat men de antwoorden pas later zal krijgen. Dit wordt telkens doorgeschoven, dus ik zal binnen enkele maanden een nieuwe vraag indienen, maar het is alleszins goed te vernemen dat er op dit moment al een vermindering is.

14.03 Britt Huybrechts (VB): C'est ma dixième question concernant HERON. J'obtiens enfin une réponse provisoire. J'espère également qu'il n'est pas prévu de mettre fin aux vols de nuit effectués avec d'anciens appareils.

Wat betreft de uitspraak van de ombudsman dat nachtvluchten met oude toestellen onaanvaardbaar zijn, ik wilde u horen zeggen dat nachtvluchten met oude toestellen nog steeds zullen doorgaan. De ombudsman bedoelde eigenlijk dat u die nachtvluchten dan misschien zou tegenhouden. Dat kan absoluut niet de bedoeling zijn, en als dat zou gebeuren, dan kunt u zeker een interpellatie van mij verwachten.

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

15 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De dwangsommen betreffende de luchthaven" (56008174C)

15 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les astreintes relatives à l'aéroport" (56008174C)

15.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, tijdens de commissievergadering van 8 juli 2025 heb ik u ondervraagd over de situatie omtrent de dwangsommen. U stelde toen dat het arrest zo snel mogelijk zou worden betekend en dat pas daarna, bij gebrek aan cassatieberoep, de stap zou worden gezet naar een effectieve terugvordering. U gaf ook aan dat er nog geen stappen waren gezet om te bekijken wat er met dat geld zou gebeuren. Dit dossier is zeer emotioneel geladen in de Noordrand van Vlaams-Brabant.

15.01 Britt Huybrechts (VB): Quelle est la situation concernant les astreintes relatives à l'aéroport? L'arrêt a-t-il été signifié et un pourvoi en cassation a-t-il été formé? Le remboursement des astreintes sera-t-il réclamé? Comment fixera-t-on l'affectation à donner à cet argent? Les communes concernées auront-elles voix au chapitre?

Is het arrest inmiddels betekend en is er cassatieberoep aangetekend? Is de overheid van plan de dwangsommen terug te vorderen? Welke stappen zijn gepland om te bepalen wat er met dat geld zal gebeuren? Wordt er een prioritering gemaakt voor de terugvordering op basis van urgentie of bedrag? Zullen de getroffen gemeenten inspraak krijgen bij de besteding van de teruggevorderde dwangsommen? Eventueel kan

dat geld worden ingezet om te zorgen voor minder geluidsoverlast in deze gemeenten.

15.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de Belgische Staat heeft beslist de nodige maatregelen te nemen om de al geïnde bedragen van de dwangsommen terug te vorderen voor zover die al werden betaald. In dat kader heeft de Belgische Staat het arrest van 14 april 2025 doen betekenen op 22 juli. Dat betekent dat de partijen beschikten over een termijn van drie maanden, dus tot 22 oktober 2025, om eventueel cassatieberoep in te stellen.

Op dit moment werden we nog niet geïnformeerd over het al dan niet instellen van cassatieberoep. De invorderingsprocedure kan desgevallend worden opgestart na het verstrijken van de termijn voor het instellen van een voorziening in cassatie. De bespreking over de bestemming van de eventueel teruggestorte bedragen van de dwangsommen is op dit moment niet aan de orde, gelet op het feit dat eerst moet worden afgewacht of cassatieberoep wordt ingesteld en of de termijn daarvoor verstrijkt, evenals het desgevallende verdere verloop van het dossier.

15.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, ik wist niet dat de termijn voor een cassatieberoep vandaag afliep, anders had ik wel gewacht met deze vraag. Ik zal ze binnen een maand opnieuw indienen.

Dit is een heel gevoelig dossier en de gemeenten verdienen zowel de financiën als het recht op inspraak in hoe die worden besteed. Een goede samenwerking tussen de Staat en de gemeenten is hier echt wel opportuun, waarbij de gemeenten voldoende inspraak krijgen.

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

16 **Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De cyberaanval op de luchthaven van Zaventem" (56008208C)**

16 **Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La cyberattaque contre l'aéroport de Zaventem" (56008208C)**

16.01 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, enkele maanden geleden werd Brussels Airport zwaar getroffen door de gevolgen van een cyberaanval met ransomware bij een externe dienstverlener van check-insystemen. Dat leidde tot heel veel problemen. Men moest bij wijze van spreken iedereen met papier inchecken. Dat zorgde voor een enorme vertraging en natuurlijk ook voor heel veel financiële problemen. Dit heeft een heel grote impact op zowel de reizigers als de reputatie van Brussels Airport zelf.

Ik heb ook gelezen dat het systeem door een betaling aan de hackers terug in orde werd gebracht. Ik denk dat het betalen van die hackers voor problemen kan zorgen in de toekomst. De hackers weten nu immers dat zij hun geld krijgen, wat hen alleen maar meer motiveert om het opnieuw te doen.

Mijnheer de minister, ik heb hierover verschillende vragen die u in mijn schriftelijke vragen hebt kunnen lezen. Om tijd te besparen, verwijs ik daarnaar.

16.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, het systeem van

15.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: L'État prendra des mesures afin de récupérer les montants déjà versés. L'État belge a signifié l'arrêt du 14 avril 2025 le 22 juillet. Nous n'avons pas encore été informés de la formation d'un pourvoi en cassation, ce qui pouvait se faire jusqu'au 22 octobre. À l'expiration de ce délai, la procédure de recouvrement peut être engagée. La discussion de l'affectation des montants n'est pas encore à l'ordre du jour.

15.03 **Britt Huybrechts** (VB): J'espère que se mettra en place une coopération avec les communes afin de décider à quelles fins utiliser l'argent.

16.01 **Britt Huybrechts** (VB): Il y a quelques mois, Brussels Airport a été durement touché par une attaque par ransomware chez un prestataire de services externe, ce qui a complètement perturbé les enregistrements et entraîné par ricochet des retards substantiels et des pertes financières. Le système n'aurait été rétabli qu'après le versement d'une rançon aux pirates informatiques, ce qui crée bien sûr un dangereux précédent.

Pour gagner du temps, je vous renvoie à mes questions écrites.

16.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre:

Collins Aerospace, de leverancier van de check-in- en boardingsystemen op Brussels Airport en andere luchthavens wereldwijd, werd geïnfecteerd door ransomware.

Het probleem verspreidde zich vervolgens naar de infrastructuur die werd beheerd door Collins Aerospace bij Brussels Airport en andere luchthavens. De server van Collins Aerospace die de dienst aan Brussels Airport Company levert, is losgekoppeld van het netwerk om de besmetting in te dammen. Deze ontkoppeling heeft geleid tot de onderbreking van de dienstverlening door Collins Aerospace. De systemen van Collins Aerospace werden dus getroffen, maar niet die van BAC. De veiligheid van de luchtvaart zelf is gelukkig nooit in gevaar geweest.

De teams van Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen zijn er tijdens de eerste fase van deze cyberaanval in geslaagd om meer dan 200 vluchten per dag te blijven uitvoeren, een equivalent van 70.000 passagiers. Op het hoogtepunt moest slechts 18 % van het aantal vluchten worden geannuleerd, waardoor ruim 82 % van de vluchten kon doorgaan. Die prestatie is dag na dag verbeterd. De luchtvaartgemeenschap heeft hiermee getoond hoe sterk de veerkracht van het ecosysteem is om dergelijke aanvallen het hoofd te bieden.

Het forensisch onderzoek bij Collins Aerospace is nog aan de gang om de aanvalsvector te achterhalen. Intussen werd een verdachte aangehouden in Londen op woensdag 24 september. Collins Aerospace kan nog niet bevestigen of de getroffen systemen kunnen worden hersteld.

In overleg met Collins versnelt Brussels Airport de uitrol van een nieuw check-insysteem dat oorspronkelijk gepland was voor november 2025. Om dit systeem van de nieuwste generatie te installeren, is ook nieuwe hardware nodig, waaronder nieuwe servers en 500 nieuwe werkstations. De ambitie is om het nieuwe systeem zo snel mogelijk operationeel te maken.

Alle kritieke infrastructuren vallen onder de bepalingen van richtlijn 2022/2555 betreffende maatregelen voor een hoog gezamenlijk niveau van cyberveiligheid in de Europese Unie. Deze richtlijn werd onlangs omgezet in Belgische wetgeving. De nieuwe maatregelen bevatten strengere normen en voorzien in een betere samenwerking tussen de lidstaten. Ze dragen bij tot een grotere cyberweerbaarheid van ondernemingen, waaronder die in de luchtvaartsector. Alle bedrijven waarop deze reglementering van toepassing is, moeten de ISO 27001-norm naleven. Alle leveranciers moeten zich bovendien onderwerpen aan een *third-party information security assessment*. BAC leeft deze reglementering strikt na.

De compensatie voor passagiers die het slachtoffer zijn van een vertraging of annulering van een vlucht, is overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij. Brussels Airport Company werkt sinds het begin van de crisis nauw samen met alle luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op het luchthavenplatform om alternatieve oplossingen te bepalen die de check-in- en de inschepingsoperaties vergemakkelijken.

Ik zal bijzondere aandacht blijven besteden aan de vragen in verband met de veiligheid van de informaticasystemen, en in het bijzonder wanneer het gaat om het onder controle brengen van kritieke infrastructuur,

L'attaque par ransomware a affecté le système de Collins Aerospace, la société qui gère les processus d'enregistrement et d'embarquement à Brussels Airport. Le serveur a été déconnecté afin d'éviter des dégâts supplémentaires, ce qui a entraîné une interruption temporaire des services. Les systèmes de Brussels Airport Company (BAC) n'ont pas été touchés et la sécurité aérienne n'a pas été compromise. Malgré cette panne, plus de 200 vols par jour ont tout de même pu être assurés. Seuls 18 % des vols ont dû être annulés.

L'enquête est toujours en cours chez Collins Aerospace, mais entre-temps un suspect a été arrêté à Londres. Brussels Airport accélère l'installation d'un nouveau système d'enregistrement, qui nécessite l'installation de nouveaux serveurs et postes de travail.

L'aéroport est soumis à la directive européenne relative à la cybersécurité, qui impose des normes plus strictes et une coopération entre les États membres. BAC applique strictement ces règles.

La compensation des voyageurs concernés reste à la charge des compagnies aériennes.

zoals die van de belangrijkste spelers in de luchtvaartsector.

16.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik wil toch nog even duidelijk maken dat ik zeer veel respect heb voor alle medewerkers die in die dagen bijzonder hard hebben gewerkt. De cijfers tonen aan dat 82 % van de vluchten toch konden doorgaan, evenwel met aanzienlijke vertraging. Hun onverdroten inzet heeft ervoor gezorgd dat het luchtverkeer niet volledig stilviel.

Zoals u zelf ook aangaf, valt de terugbetaling van tickets volledig ten laste van Brussels Airport. De luchthaven heeft het bovendien al zwaar te verduren, onder meer door de verhoging van de inschepingstaks en de verschillende stakingen die dit jaar hebben plaatsgevonden. Ik hoop dan ook dat u in de toekomst intensief contact zult blijven onderhouden met Brussels Airport en eventueel een plan zult uitwerken over hoe de Staat de luchthaven voldoende kan ondersteunen. De luchthaven van Zaventem is een zeer belangrijke economische motor voor Vlaanderen en we moeten die te allen tijde blijven beschermen.

16.03 Britt Huybrechts (VB): Je tiens à exprimer mon respect à l'égard de tous les collaborateurs qui ont travaillé d'arrache-pied pendant la cyberattaque. Grâce à leurs efforts, et même si des retards considérables ont été enregistrés, 82 % des vols ont pu être assurés. Le remboursement des billets incombe entièrement à Brussels Airport, qui a déjà beaucoup souffert cette année en raison de l'augmentation des taxes et de plusieurs grèves. Je vous demande de maintenir des contacts étroits avec l'aéroport et d'évaluer comment les autorités fédérales peuvent au mieux le soutenir, car Brussels Airport est et reste un moteur économique important pour la Flandre.

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

17 Samengevoegde vragen van

- **Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Drones die het vliegverkeer verstoren op luchthavens" (56008290C)**
- **Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "skeyes en de drones" (56008726C)**

17 Questions jointes de

- **Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La perturbation du trafic aérien à proximité des aéroports par des drones" (56008290C)**
- **Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "skeyes et les drones" (56008726C)**

17.01 Britt Huybrechts (VB): De laatste maanden hebben we in heel Europa, onder andere in Denemarken en Noorwegen, maar ook op onze eigen luchthaven, te maken gehad met drones en hackings. Dat veroorzaakt aanzienlijke problemen, zeker wanneer we hierdoor bijvoorbeeld de werkzaamheden en activiteiten van de luchthaven moeten stilleggen.

Mijn vraag is voornamelijk informatief. Bestaat er al beleid over wat moet gebeuren indien er een droneaanval plaatsvindt of wanneer drones gesignaleerd worden in de buurt van de luchthaven? Recente cijfers van luchtverkeersleider skeyes tonen aan dat er gemiddeld 30 niet-toegelaten drones per dag worden gedetecteerd in de zone rond Brussels Airport. In heel België waren het vorig jaar 31.000 dronevluchten in gevoelige zones van het luchtruim. Gezien de recente situaties in Noorwegen en Denemarken, waarbij drones luchthavens proberen aan te vallen of er in de nabijheid van komen, is het niet altijd duidelijk waar die drones vandaan komen. Het blijft een zeer kritiek dossier dat nauwgezet opgevolgd moet worden.

Er waren nog twee toegevoegde vragen. Voor die vragen verwijs ik naar de schriftelijke versie.

17.01 Britt Huybrechts (VB): Ces derniers mois, on assiste à une augmentation du nombre de drones et de piratages ciblant l'Europe et notre aéroport, ce qui peut sérieusement perturber les activités. Existe-t-il déjà une politique relative aux attaques de drones ou aux drones situés à proximité de l'aéroport? D'après des données récentes, environ 30 drones non autorisés sont détectés chaque jour dans la zone entourant Brussels Airport. Cela reste un dossier critique qui doit être suivi de près. Pour mes deux questions complémentaires, je vous renvoie au texte écrit.

De recente incidenten in Denemarken en Noorwegen, waar drones het vliegverkeer op de luchthavens van Kopenhagen en Oslo urenlang hebben verstoord, tonen opnieuw aan hoe kwetsbaar onze luchthavens zijn voor dit type dreiging. In Denemarken werd dit zelfs omschreven als "de ergste aanval op de nationale infrastructuur ooit".

Heeft u kennisgenomen van deze incidenten en maakt dit u bezorgd met betrekking tot de veiligheid van het luchtverkeer op Brussels Airport en onze andere luchthavens?

Welke systemen en protocollen bestaan vandaag in België om drones in de omgeving van Zaventem tijdig te detecteren en te neutraliseren? Kan men drones effectief opsporen, identificeren en hun herkomst nagaan? Is er een wettelijk of operationeel kader voorzien om drones te 'jammen' of eventueel neer te halen indien ze een bedreiging vormen? Brussels Airport en Skyes hebben recent testprojecten uitgevoerd met o.a. een "safety drone" en een drone-detectiesysteem, in samenwerking met SkeyDrone en Citymesh. Hoe beoordeelt u deze initiatieven? Worden de ervaringen en resultaten van die testprojecten meegenomen in het nationale beleid rond luchthavendrones? Is er een structureel plan om deze technologie verder uit te rollen en operationeel te maken, zowel op Brussels Airport als op regionale luchthavens?

België beschikt intussen ook over een nationaal Counter-Drone Testing en Expertise Centre (DronePort Sint-Truiden) en er worden reeds toepassingen uitgerold zoals in Hasselt en tijdens grote evenementen (bv. de F1 Grand Prix). Wordt er overwogen om dergelijke capaciteit ook permanent rond onze luchthavens in te zetten?

Wat is het huidige protocol indien een ongeautoriseerde drone in de nabijheid van Zaventem wordt waargenomen? Wordt het vliegverkeer automatisch stilgelegd, of zijn er gradaties? Hoe verloopt de samenwerking tussen de luchthavenuitbater, Skyes, politie en Defensie in zo'n situatie?

Acht u de huidige Belgische aanpak voldoende om incidenten zoals in Oslo en Kopenhagen te voorkomen, of zijn bijkomende investeringen in detectie- en neutralisatiesystemen noodzakelijk?

Hoe verloopt de samenwerking op Europees niveau rond dit thema? Bestaan er plannen voor een gezamenlijke doctrine of strategie inzake dronebedreigingen voor luchthavens? Zal u dit onderwerp agenderen in overleg met uw Europese collega's?

[17.02] Minister Jean-Luc Crucke: Het zijn belangrijke vragen. Ik heb kennisgenomen van de incidenten in Denemarken en Noorwegen en ik begrijp de bezorgdheid die ze kunnen oproepen. De veiligheid van het luchtverkeer blijft voor mij en voor de regering een absolute prioriteit.

Elk incident, hoe klein ook, wordt grondig geanalyseerd, zodat we onze bestaande procedures kunnen evalueren en waar nodig versterken. We staan in nauw contact met Brussels Airport, het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), skeyes en de bevoegde veiligheidsdiensten om ervoor te zorgen dat elk risico correct wordt ingeschat en aangepakt. Het is belangrijk te benadrukken dat onze luchthavens beschikken over duidelijke veiligheidsprotocollen die onmiddellijk in werking treden zodra een potentiële dreiging wordt vastgesteld.

Al meerdere jaren werken het Directoraat-generaal Luchtvaart en skeyes samen aan de organisatie van het dronegebruik, zowel met het oog op veilig en legaal gebruik als op toezicht en handhaving. De reeds

[17.02] Jean-Luc Crucke, ministre: Je comprends les inquiétudes concernant ces incidents. La sécurité du trafic aérien demeure une priorité absolue. Chaque incident fait l'objet d'une analyse approfondie et les procédures sont renforcées si nécessaire. Nous travaillons en étroite coopération avec Brussels Airport, la Direction générale du Transport aérien, skeyes et les services de sécurité. Les aéroports sont équipés de protocoles qui se déclenchent immédiatement en cas de menace potentielle. skeyes et la Direction générale du Transport aérien coordonnent depuis des années l'utilisation sécurisée

geleverde inspanningen rond dronedetectie door skeyes op de luchthavens maken het mogelijk sneller en gericht op te treden en een duidelijke beleidslijn te volgen.

In nauwe samenwerking met de FOD Binnenlandse Zaken, de FOD Mobiliteit, Justitie en skeyes dienen nu verdere concrete stappen te worden voorbereid en uitgevoerd. Vandaag beschikt skeyes over een systeem en zijn er afspraken om het gebruik van drones in de omgeving van Zaventem en andere luchthavens te regelen.

De kern van dit kader is gebaseerd op een geozonebeheersysteem waarin luchthavens en andere gevoelige zones worden afgebakend. Via toegankelijke digitale instrumenten, zoals Droneguide, kunnen droneoperatoren vooraf nagaan waar en onder welke voorwaarden ze mogen vliegen. Deze toepassing, ontwikkeld in samenwerking met de federale overheid en de gewesten, fungeert als centraal platform voor de indiening van vluchtplannen en het goedkeuringsproces via de zogenaamde *drone authorization application tool*.

Droneguide biedt zowel recreatieve als professionele piloten de mogelijkheid een geplande vlucht elektronisch aan te vragen en de goedkeuring te verkrijgen van de bevoegde luchtvaartautoriteit. Dit zorgt ervoor dat legitieme dronevluchten tijdig gekend zijn door skeyes en andere betrokken instanties, wat een eerste belangrijke verdedigingslinie vormt tegen risico's in de nabijheid van luchthavens. Skeyes beschikt over een systeem voor dronedetectie dat op en rond de luchthavens is geïnstalleerd.

Deze technologie maakt het mogelijk om de grote meerderheid van de drones in de nabijheid van het luchtruim van luchthavens tijdig op te sporen, afwijkend gedrag te analyseren en het risico voor de bemande luchtvaart in te schatten. Daarnaast zijn er procedures en afspraken ontwikkeld waarmee de luchtverkeersleiders van skeyes, in nauwe samenwerking met het Directoraat-generaal Luchtvaart, afwijkend gebruik van drones kunnen identificeren en opvolgen en er gepast op kunnen reageren. Dit gestructureerde proces zorgt ervoor dat incidenten op een gecoördineerde en proportionele manier worden aangepakt, met de veiligheid van het luchtverkeer als absolute prioriteit.

Voor de aanpak van drones die een daadwerkelijke dreiging vormen, zijn afspraken met de bevoegde handhavingsdiensten noodzakelijk. Er wordt gewerkt aan een geïntegreerd kader waarin rollen en verantwoordelijkheden duidelijk zijn afgebakend, gaande van afschrikking tot mogelijke neutralisatie. De politie beschikt over technische middelen om dronevluchten te onderbreken.

De inzet van dergelijke middelen gebeurt door de bevoegde federale veiligheidsdiensten en, waar nodig, in samenwerking met Defensie en de luchtvaartautoriteiten. Het storen of jammen van drones brengt in de directe omgeving van luchthavens belangrijke veiligheidsrisico's met zich mee, onder meer door ongecontroleerde toestelbewegingen en interferentie met avionica of communicatiesystemen. Daarom leidt het gebruik van storingsmiddelen in de praktijk vaak tot het gedeeltelijk of tijdelijk sluiten van de start- of landingsbanen en, in ernstige gevallen, tot het stilleggen van luchthavenactiviteiten om de veiligheid van passagiers, bemanning en vliegverkeer te waarborgen. Het inzetten van dergelijke middelen raakt immers aan de telecommunicatie en de openbare veiligheid en vereist een nauwe samenwerking met onder

des drones en leur détection, afin de pouvoir intervenir plus rapidement. Il faut aller plus loin.

Il existe des accords et des systèmes permettant aux opérateurs de drones de vérifier à l'avance où ils sont autorisés à voler et d'obtenir l'autorisation électronique requise de la part de l'autorité aéronautique compétente.

Les vols de drones autorisés sont signalés en temps utile à skeyes et à d'autres instances, ce qui constitue une première ligne de défense. Le système de détection des drones de skeyes, qui opère dans les aéroports et autour de ceux-ci, repère la plupart des drones à temps, analyse les comportements suspects et contribue à l'analyse de risques pour la navigation aérienne.

skeyes collabore avec la Direction générale du Transport aérien afin d'identifier les utilisations anormales de drones et d'y apporter une réponse appropriée. Pour les drones qui constituent une menace réelle, des accords avec les services répressifs spécialisés sont nécessaires. Il est possible d'interrompre les vols de drones avec des moyens techniques, mais le brouillage ou le piratage comporte des risques pour la sécurité et peut entraîner la fermeture temporaire de pistes de décollage et d'atterrissage.

L'utilisation de systèmes de brouillage touche aux télécommunications et à la sécurité publique, et elle requiert une collaboration étroite avec l'Intérieur, la Justice et la police. Nous examinons deux questions: comment renforcer les procédures et comment améliorer l'efficacité de la coopération, par exemple par le biais d'une éventuelle obligation d'enregistrement des drones?

Le déploiement d'un drone de sécurité pour envoyer des images en direct aux équipes d'intervention

meer Binnenlandse Zaken, Justitie en de politiediensten.

Momenteel wordt onderzocht hoe de bestaande procedure verder kan worden aangevuld en hoe de samenwerking met de betrokken diensten op een hoger niveau kan worden georganiseerd, zodat sneller en efficiënter kan worden opgetreden wanneer drones een bedreiging voor de luchtvaartveiligheid vormen. In dit kader wordt onder meer de mogelijkheid onderzocht om een registratieplicht voor drones in te voeren.

De inzet van een *safety drone*, een drone die als eerste ter plaatse komt en live beelden doorstuurt naar interventieteams om de situatie in te schatten en gepaste maatregelen te nemen, wordt positief beoordeeld, maar is niet gekoppeld aan de problematiek van drones rond de luchthavens. De tests met een *safety drone* hadden tot doel de inzet van drones als ondersteuning van hulpdiensten en veiligheidsactoren te verkennen. Voor dergelijke operaties zijn specifieke afspraken nodig tussen de operatoren en skeyes, vooral wanneer vluchten buiten het directe zicht noodzakelijk zijn. Deze afspraken passen binnen de ministeriële richtlijn van Binnenlandse Zaken over het gebruik van drones door nood- en hulpdiensten.

De detectiesystemen die in testopstellingen rond Brussels Airport en andere locaties zijn uitgetest, vormen de basis voor de overgang naar een vaste en duurzame infrastructuur. De opgedane ervaringen worden gebruikt om een bredere uitrol voor te bereiden. De lessen uit de proefprojecten worden meegenomen in de verdere uitwerking van het nationaal beleid. Ze bieden de hulpdiensten en ordediensten de mogelijkheid om hun procedures te verfijnen.

Voor skeyes is deze ervaring cruciaal voor het ontwikkelen van een bredere integratiestrategie van drones in het bemande luchtruim. Hierbij staat de veiligheid steeds centraal, zonder afbreuk te doen aan de efficiëntie van de luchtverkeersleiding.

Daarnaast wordt onderzocht hoe dronedetectie verder uitgerold kan worden naar alle kritieke infrastructuur zodat een eengemaakt en coherent detectienetwerk ontstaat dat de veiligheid op nationaal niveau versterkt.

Skeyes, samen met zijn dochteronderneming SkeyDrone, is reeds actief betrokken bij de operationele inzet van dronedetectiecapaciteit tijdens grote evenementen als Tomorrowland en de Formule 1 Grand Prix in Spa-Francorchamps. Deze praktijkervaring levert waardevolle inzichten op over de coördinatie technologie en de samenwerking die vereist zijn om drones op een veilige manier te beheren in een complexe omgeving met hoog risico.

De huidige situatie baart zorgen, met name wegens het hoge aantal ongeautoriseerde dronevluchten in gevoelige gebieden en de daarbij gepaard gaande kans op incidenten of verstoring. Vooral het feit dat er geen registratie is van de eigenaars van drones maakt het zeer moeilijk onschuldige dronevluchten te onderscheiden van minder onschuldige dronevluchten.

Zoals u terecht opmerkte, vormen de meeste van deze vluchten geen directe bedreiging voor de veiligheid. Toch is het cruciaal dat we in staat zijn drones te detecteren die wel een reëel risico vormen voor de

est jugé positif, mais il est distinct du problème concernant les aéroports. Les bancs d'essai pour les systèmes de détection aux abords de Brussels Airport constituent la base d'une infrastructure durable. Les expériences de projets pilotes aident skeyes et les services de secours à affiner leurs procédures et à organiser l'intégration de drones dans l'espace aérien contrôlé de manière sûre et efficace.

Nous examinons comment déployer la détection des drones dans l'ensemble des infrastructures critiques afin de créer un réseau national cohérent. skeyes et SkeyDrone mettent également leur capacité à profit lors de grands événements, comme Tomorrowland et la Formule 1 à Spa, ce qui leur permet d'acquérir une précieuse expérience pratique.

Le nombre élevé de vols de drones non autorisés demeure préoccupant, surtout en raison de l'absence d'enregistrement des propriétaires. La plupart des vols ne constituent pas une menace directe, mais il est crucial de pouvoir détecter les drones qui constituent un risque réel, afin que nous puissions agir rapidement et efficacement.

Le système de détection de skeyes mis en place dans les aéroports constitue un progrès important. On se concentre à présent sur la coordination entre l'ensemble des parties, sur l'exactitude et sur l'analyse de la menace. En outre, le National Counter Drone Testing and Expertise Centre et DronePort, établis à Saint-Trond, jouent un rôle dans le développement de la technologie, en vue d'un déploiement structurel dans nos aéroports.

En cas de danger avéré constitué par la présence d'un drone non autorisé aux abords de Brussels Airport, les procédures de sécurité entrent en vigueur, avec une coopération entre Brussels Airport, skeyes, l'État fédéral et la Défense.

luchtvaartveiligheid, zodat we snel doeltreffend kunnen ingrijpen.

Het feit dat de meeste drones die in de buurt van luchthavens opereren nu gedetecteerd kunnen worden door skeyes is een belangrijke stap voorwaarts. De uitdaging ligt nu in het versterken van de coördinatie tussen alle betrokken partijen in combinatie met accuraatheid en dreigingsanalyse, zodat we effectief kunnen bepalen welke incidenten een werkelijk veiligheidsrisico vormen en daar gepast op kunnen reageren.

Daarnaast spelen het National Counter Drone Testing and Expertise Centre en DronePort in Sint-Truiden een belangrijke rol in de ontwikkeling en het testen van nieuwe technologie. We bekijken samen met de betrokken diensten of de capaciteit op termijn ook op onze luchthaven structureel kan worden ingezet.

Bij bewezen gevaar van een ongeautoriseerde drone in de omgeving van Brussels Airport treden vooraf vastgelegde veiligheidsprocedures in werking, die een nauwe samenwerking vereisen tussen Brussels Airport Company, skeyes, de federale overheid en Defensie. In een eerste fase voeren de luchtverkeersleiders van skeyes een risicoanalyse uit om de mogelijke impact van de drone op het vliegverkeer te beoordelen. Daarbij wordt onder meer rekening gehouden met de locatie, vlieghoogte, richting en vermoedelijke intentie van de drone. Elke droneoperator is wettelijk verplicht zich te registreren en vooraf de geplande vlucht aan te melden via de daarvoor vastgelegde toepassing.

Wanneer een drone wordt waargenomen die niet aan de registratie- en meldingsplicht voldoet, wordt de drone als ongeautoriseerd beschouwd en opgevolgd volgens de geldende veiligheidsprocedure. Wanneer het risico als potentieel gevaarlijk wordt ingeschat, volgt een eerste notificatie. Dat houdt in dat de bevoegde veiligheidsdienst onmiddellijk wordt geïnformeerd, zodat die dienst de situatie kan opvolgen, bijkomende informatie kan verzamelen en, indien nodig, actie kan ondernemen.

De melding vormt het formele startpunt van de coördinatie tussen alle betrokken partijen, zonder dat het vliegverkeer automatisch wordt stilgelegd. Afhankelijk van de evaluatie van het risico kunnen vervolgens operationele maatregelen worden genomen die kunnen variëren van de aanpassing van het vliegpatroon tot de tijdelijke beperking of het onderbreken van het luchtverkeer. Enkel bij een ernstige en directe dreiging voor de veiligheid kan worden beslist een start- of landingsbaan te sluiten of de luchthavenactiviteit tijdelijk stil te leggen.

De afspraken zijn afgestemd met het Directoraat-generaal Luchtvaart en opgesteld in overeenstemming met de risicoprocedures van EASA, zodat zowel de veiligheid van het vliegverkeer als de continuïteit van de operaties maximaal worden gewaarborgd.

Skeyes investeert al enkele jaren in systemen voor het beheer en de detectie van drones. Op basis van de detectiegegevens stelt skeyes rapporten op die het mogelijk maken incidenten op het hoger niveau van de luchtvaartinspectie of de politiediensten te laten afhandelen.

Er wordt nu overlegd om de procedures nog te verbeteren. Soms is het ook nodig een deel van de luchthaven tijdelijk stil te leggen om de luchtvaartveiligheid te garanderen. Naast repressie is het ook belangrijk de dronepiloten te sensibiliseren en te informeren.

skeyes procède d'abord à une analyse des risques en tenant compte de l'endroit où se trouve le drone, de son altitude, de la direction dans laquelle il vole et de son intention probable. Les opérateurs de drones doivent s'enregistrer et signaler les vols qu'ils planifient. Les drones non autorisés sont suivis selon la procédure de sécurité. Si des situations potentiellement dangereuses se présentent, les services compétents en sont avertis immédiatement.

En fonction du risque, des mesures opérationnelles peuvent être prises ensuite. Elles peuvent aller d'une adaptation des schémas de vol à une interruption temporaire du trafic aérien. C'est seulement en cas de menace grave qu'une piste de décollage ou d'atterrissage peut être fermée. Les procédures sont conformes aux directives DGTA et EASA.

skeyes utilise des données de détection pour le rapportage et l'information de l'inspection aéroportuaire ou la police. Les procédures sont continuellement améliorées et la sensibilisation des pilotes de drones reste importante.

Les drones constituent une thématique récurrente lors des concertations entre les aéroports européens et l'EASA. Un récent incident montre la nécessité d'accélérer certaines initiatives, tant sur le plan des investissements qu'en matière de réglementation, pour éviter des incidents tels que ceux d'Oslo et de Copenhague. Nous renforçons les systèmes de détection et de neutralisation et nous nous coordonnons avec les départements de la Défense et de l'Intérieur, y compris pour la mise en place d'un plan national intégré.

Je veux revoir la législation belge et soutenir le développement du secteur, en collaboration avec les acteurs concernés. J'appuie également l'obligation d'enregistrement

Tijdens overlegmomenten tussen Europese internationale luchthavens komt het thema van de drones regelmatig aan bod, een reëel probleem waarmee het Europees luchtvaartveiligheidsagentschap EASA, de nationaal competente autoriteiten en alle spelers in de luchtvaartcommunity te maken krijgen. EASA heeft hieromtrent de nodige ondersteuning uitgewerkt in de vorm van een gemeenschappelijke aanpak.

Recente incidenten onderstrepen de noodzaak om zowel op het vlak van investeringen als van regelgeving versneld stappen te zetten, zodat we adequaat kunnen reageren op die opkomende dreiging. De huidige aanpak biedt een solide basis, maar om incidenten zoals in Oslo en Kopenhagen te voorkomen, zijn bijkomende investeringen in detectie- en neutralisatiesystemen noodzakelijk. Er wordt gewerkt aan een versterking van die capaciteit, in nauwe samenwerking met onze partners.

Ik heb een ontmoeting gevraagd met mijn collega's van Defensie en Binnenlandse Zaken om alle stappen die in het dossier moeten worden genomen te coördineren. We moeten het met name eens worden over de noodzaak om de Europese regelgeving te herzien, die momenteel te restrictief is. Ik heb trouwens gevraagd om dat op de agenda van de volgende Raadsvergadering Vervoer in december te plaatsen. Tevens wil ik mijn collega's ervan overtuigen om een geïntegreerd plan op nationaal niveau op te maken. Ik ben eveneens van plan om de Belgische wetgeving te herzien en de ontwikkeling van de sector te ondersteunen, in samenwerking met de betrokken stakeholders.

Ten slotte ondersteun ik eveneens de verplichting tot registratie van drones, omdat dat de detectie en identificatie van toestellen mogelijk zal maken. De opvolging en het beheer van het dossier is een van mijn beleidsprioriteiten. Gelet op de geopolitieke context ben ik van plan daarnaar te handelen.

17.03 Britt Huybrechts (VB): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Het was zeer interessant, met heel veel details. Ik zal het antwoord zeker herbeluisteren en herlezen om alle details te kunnen meenemen.

Drones zijn op dit moment een *hot topic*. Vroeger werden ze vooral gebruikt voor de vrijetijdsbesteding, bijvoorbeeld om de tuin eens te filmen, of door fotograferen, om de beste shots van een huwelijk te nemen, en dat was allemaal heel leuk. Vandaag zien we dat drones ook worden ingezet door criminele organisaties, zoals bij de aanvallen in Noorwegen en Denemarken. Recent werd zelfs een aanval met een drone op de premier in Antwerpen en op de heer Wilders vrijdeld.

Het is heel goed dat de overheid hiermee bezig is. Het is een recent fenomeen en we mogen niet achterop geraken. Als dat gebeurt, dan zijn de veiligheidsrisico's ongezien en staan er letterlijk levens op het spel. Het is heel belangrijk om hierop de komende jaren volop in te zetten. Dat moet niet alleen met studies of in woorden, maar er moeten zeker ook voldoende middelen worden uitgetrokken onder andere voor de opleiding van dronepiloten.

Ik ben tevreden dat u een herziening van de wetgeving overweegt. Er zijn al heel wat aspecten waarvoor dat vereist is. Ik volg alleszins het dossier op.

des drones étant donné que ce processus permettra de faciliter leur détection et leur identification. La gestion de ce dossier est une priorité politique dans mon domaine de compétences.

17.03 Britt Huybrechts (VB): La réponse du ministre était intéressante et détaillée, mais incomplète. Les drones constituent actuellement une thématique sensible. Ils ne sont plus seulement utilisés à des fins récréatives mais sont également employés par des organisations criminelles, comme lors des attaques menées en Norvège, au Danemark et récemment, à Anvers, contre le premier ministre et contre M. Wilders.

Nous devons nous engager pleinement dans ce domaine, sinon nous mettons des vies en danger. Des études et des discussions sont nécessaires, mais des moyens également. Je me réjouis que vous vous atteliez à une modification de la législation.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Depoorter heeft laten weten dat haar vraag nr. 56008081C reeds schriftelijk beantwoord werd.

18 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nationale vakbondsactie van 14 oktober" (56008725C)

18 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'action syndicale nationale du 14 octobre" (56008725C)

18.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, op dinsdag 14 oktober vond opnieuw een nationale stakingsdag plaats. Een aanzienlijk deel van het personeel van securitybedrijf G4S, dat instaat voor de veiligheid op Brussels Airport, legde het werk neer. De luchthaven heeft intussen bevestigd dat alle vertrekkende passagiersvluchten die dag geschrapt waren. Ook op aankomende vluchten werd hinder verwacht, al is de omvang daarvan nog niet duidelijk.

Passagiers krijgen van hun luchtvaartmaatschappij een e-mail met de keuze tussen een alternatieve vlucht of terugbetaling. Wie noodgedwongen langer in het buitenland moet blijven, kan ook rekenen op een vergoeding voor maaltijden, overnachtingen enzovoort.

Brussels Airport benadrukt dat dit al de zesde nationale manifestatie is dit jaar met een zware impact op de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen, niet alleen financieel maar ook op het gebied van de reputatie van de luchthaven. Volgens de luchthaven hebben de acties in 2025 al meer dan 250.000 passagiers getroffen en de Belgische economie ongeveer 150 miljoen euro gekost. Brussels Airport is een belangrijke Vlaamse economische motor.

Zult u naar aanleiding van de staking van 14 oktober in overleg treden met de betrokken vakbonden en hen aansporen om bij toekomstige acties toch een minimale dienstverlening te voorzien op Brussels Airport?

Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat de luchthavenactiviteiten bij toekomstige nationale actiedagen niet volledig stilvallen?

Hoe ziet u de rol van de federale overheid in het beschermen van reizigersrechten tijdens dit soort nationale acties?

Hebt u, ten slotte, zicht op extra schadevergoedingen of compenserende maatregelen voor de getroffen reizigers, de luchtvaartmaatschappijen en de Belgische economie in haar geheel?

18.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, op het federale niveau is er enerzijds de consumentenbescherming, die onder de bevoegdheid van de minister van Consumentenbescherming, de heer Beenders, valt. Anderzijds zijn er de verordeningen 261/2004 en 1107/2006, die de rechten van vliegtuigpassagiers garanderen wanneer een vlucht door een incident wordt getroffen. Passagiers die getroffen zijn door de annulering van een vlucht, moeten door hun luchtvaartmaatschappij worden geïnformeerd en bijgestaan, zoals bepaald in artikel 5 van verordening 261/2004. In bepaalde gevallen is ook

18.01 Britt Huybrechts (VB): Le 14 octobre, une nouvelle journée nationale de grève a été organisée. Une grande partie du personnel de la société de sécurité G4S, chargée de la sécurité à l'aéroport de Bruxelles, a cessé le travail. Tous les vols passagers au départ de Bruxelles ont été annulés. L'aéroport souligne qu'il s'agit de la sixième manifestation nationale cette année et que ces six manifestations pour la seule année 2025 lui ont causé des dommages financiers et ont nui à sa réputation.

Allez-vous inciter les syndicats concernés à assurer un service minimum lors de futures actions? Comment allez-vous faire en sorte que l'aéroport ne soit pas complètement paralysé lors de futures journées d'action nationales? Comment le gouvernement fédéral doit-il défendre les droits des voyageurs dans ce genre de situation? Avez-vous connaissance d'indemnisations supplémentaires ou de mesures compensatoires?

18.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Il y a, d'une part, la protection des consommateurs, qui est de la compétence du ministre Beenders, et, d'autre part, les règlements qui garantissent les droits des passagers aériens lorsqu'un vol est perturbé en raison d'un incident. Les passagers doivent être informés et

schadevergoeding voorzien, maar doorgaans niet wanneer het incident volledig buiten de wil van de luchtvaartmaatschappij is opgetreden.

De verordeningen zijn rechtstreeks toepasselijk en bindend in al hun onderdelen in onze rechtsorde, omzetting is niet nodig. Lidstaten hebben wel enige speelruimte bij het toezicht op de correcte toepassing van deze regels en het naleven van de verplichtingen door luchtvaartmaatschappijen. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft uitgebreide informatie over passagiersrechten op zijn website geplaatst en biedt de passagiers een klachtenprocedure aan.

Het luchtvervoer is een systeem van systemen, waarbij talrijke actoren betrokken zijn om de veiligheid van de vluchten te garanderen, zoals bemanningen, controle, registratie, bagageafhandeling, luchtverkeersleiders, douane, technisch onderhoud en voertuigen op de start- en landingsbanen, waarvan het merendeel tot de privésector behoort. Wanneer een van de schakels in de keten faalt, komt de veiligheid in het gedrang en moet de vlucht worden geannuleerd. Daarom lijkt een basisdienst voor het luchtvervoer moeilijk haalbaar, aangezien dit een minimale gegarandeerde dienstverlening van alle betrokken partijen vereist.

assistés par leur compagnie aérienne et, dans certains cas, une indemnisation est prévue, mais généralement pas lorsque l'incident est survenu indépendamment de la volonté de la compagnie aérienne. Les règlements sont directement applicables et contraignants dans tous leurs éléments. Le SPF Mobilité et Transports fournit des informations détaillées sur les droits des passagers sur son site web et leur propose une procédure de réclamation.

Le transport aérien repose sur un ensemble de systèmes et si l'un des maillons cède, la sécurité est compromise et le vol doit être annulé. C'est pourquoi il est difficilement envisageable de mettre en place un service de base pour le transport aérien.

18.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, het is heel belangrijk dat de FOD in nauw contact blijft staan met Brussels Airport. Dit jaar alleen waren er al zes nationale stakingen en Brussels Airport wordt daar heel hard door getroffen. Men dreigt nu met nieuwe vakbondsacties in november. Ik weet nog niet of Brussels Airport daardoor getroffen zal worden, maar als dat het geval is, zou dat de zevende keer zijn voor de luchthaven en de kosten tikken aan. Brussels Airport is een belangrijke speler voor de Vlaamse economische welvaart. Het moet dus alle steun krijgen, want als Brussels Airport zou wegvallen, dan zou dat een zware klap betekenen voor de economie in dit land.

18.03 Britt Huybrechts (VB): Il est essentiel que le SPF reste en contact étroit avec Brussels Airport. Les syndicats brandissent la menace de nouvelles actions en novembre, y compris peut-être à l'aéroport, qui est un moteur important de la prospérité économique flamande. Brussels Airport doit donc bénéficier de tout le soutien possible.

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

19 Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De afschaffingen van treinen vanuit de Noorderkempen" (56008752C)

19 Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les suppressions de trains au départ de la Campine du Nord" (56008752C)

19.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, zoals u weet, reis ik nu meerdere keren per week vanuit de Noorderkempen met de trein naar Brussel. Voor de reizigers en pendelaars die vanuit de Noorderkempen vertrekken, wordt het steeds moeilijker om op die trein te kunnen rekenen. Ik geef u enkele voorbeelden. Op dinsdag 30 september reed de trein van 07.33 uur niet. Op woensdag 1 oktober werd de trein van 07.33 uur opnieuw geschrapt; die reed pas vanaf Mechelen. De reizigers staan dan letterlijk in de kou en moeten zelf naar een alternatief zoeken. Diezelfde dag ging ook nog de trein van 11.01 uur niet door. In de app stond alleen dat de reizigers een andere aansluiting moesten nemen. Vanuit de Noorderkempen is dat echter niet eenvoudig, want daar rijdt slechts één keer per halfuur een trein. Daar dient zich dus niet om de tien minuten een nieuwe mogelijkheid aan. Als er

19.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): En tant que navetteuse depuis la région de Noorderkempen, je remarque qu'il est de plus en plus difficile de pouvoir compter sur les trains. Pendant plusieurs jours, il n'y a pas eu de train à 7 h 33 et d'autres liaisons ont également été supprimées sans que des solutions de substitution claires ne soient proposées. Comme il n'y a qu'un train toutes les demi-heures, les voyageurs sont souvent lésés.

eentje wegvalt, hebben de reizigers gewoon pech.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de vele afgeschafte treinen in de Noorderkempen? Door welke redenen gebeurt dat de laatste tijd zo vaak? Kunt u een overzicht geven van het aantal geschrapte treinen vanuit de Noorderkempen van januari 2025 tot heden? Hoe verhoudt dat cijfer zich tot dezelfde periode vorig jaar?

Hoe rijmt u de doelstelling uit het openbaredienstcontract om 30 % meer reizigers naar de trein te trekken tegen 2032 met die situatie? Geldt dat doel niet voor de Noorderkempen?

Bent u van mening dat de NMBS voldoende en tijdig communiceert ten aanzien van de reizigers? Waar ziet u kansen tot verbetering?

Avez-vous connaissance de ces nombreuses suppressions? Quelles en sont les causes? Pouvez-vous fournir les statistiques relatives au nombre de trains supprimés depuis janvier, et quelle évolution observe-t-on par rapport à l'année dernière? Comment conciliez-vous ces suppressions de trains avec l'ambition d'attirer 30 % de voyageurs en plus d'ici 2032? Estimez-vous que la communication de la SNCB est suffisante? Où voyez-vous des possibilités d'amélioration?

19.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Cuylaerts, in 2025 constateren we inderdaad een verhoogde graad van afschaffing van treinen die de Noorderkempen bedienen, waaronder zowel Eurocity als de S35. Voor de S35 en IC35 stellen we vast dat het percentage afgeschafte treinen in de Noorderkempen hoger ligt in 2025 dan in 2024. Voor de S35 steeg het percentage van 4,12 % naar 8,39 %. Voor de IC35 steeg het van 5,82 % naar 11,57 %. Voor de P-trein daalde het cijfer dan weer van 7,47 % naar 4,30 %. Uw opmerkingen zijn dus correct.

Aan de grond daarvan ligt een mix van redenen, zowel in België als in Nederland. De Eurocity wordt mede door de NS uitgebaat, terwijl de S35 een binnenlandse verbinding is.

De voornaamste oorzaken voor de afschaffingen zijn problemen met het rollend materieel, personeelsuitdagingen in Nederland, incidenten met de infrastructuur en externe gebeurtenissen. Dat probleem is bekend bij de NMBS en er wordt actief aan gewerkt om de nadelige effecten ervan te verminderen. Door een combinatie van investeringen in nieuw materieel, operationele optimalisaties en het verbeteren van de planning wil de NMBS de betrouwbaarheid van het treinaanbod verhogen en de impact van verstoringen op de reizigers beperken.

In het openbaredienstcontract is vastgelegd dat de doelstelling die een uitbreiding van het treinaanbod met 10 % in de periode 2023-2032 en een stijging van 30 % van het aantal reizigers voorziet, gepaard gaat met belangrijke investeringen in de vernieuwing van het rollend materieel, de modernisering van de stations, de verbetering van de toegankelijkheid, digitalisering en comfort aan boord.

Vanuit het reizigersinformatieteam wordt ernaar gestreefd om bij aanpassing van het treinaanbod ruim op voorhand te communiceren, steeds via de meest geschikte communicatiekanalen.

Uiteraard bestaat er een groot verschil tussen de communicatie bij geplande en ongeplande verstoringen. Bij een geplande aanpassing geldt een strikte deadline. De informatie wordt uiterlijk acht dagen op voorhand gecommuniceerd via alle gebruikelijke kanalen. Dankzij die voorbereiding kan een breed scala aan communicatiemiddelen worden ingezet, zowel online, in de stations als aan boord van de trein, en dat zowel preventief als op de dag zelf.

19.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: En 2025, le pourcentage de trains supprimés dans la région de Noorderkempen est en effet plus élevé qu'en 2024. Pour le S35, il est passé de 4,12 à 8,39 %; pour l'IC35, de 5,82 à 11,57 %. Le train P a connu une diminution, de 7,47 à 4,30 %.

Les causes sont diverses: problèmes de matériel roulant, défis en matière de personnel aux Pays-Bas, incidents liés à l'infrastructure et événements externes. La SNCB travaille à des solutions, notamment en investissant dans du nouveau matériel, en réalisant des optimisations opérationnelles et en améliorant la planification.

Les modifications prévues sont communiquées au moins huit jours à l'avance par tous les canaux, tant en ligne que dans les gares et à bord des trains. En cas de perturbations imprévues, cette communication est assurée en temps réel par le biais du planificateur de voyage, des écrans dans les gares et d'annonces dans les gares.

Bij ongeplande verstoringen is preventieve communicatie uiteraard niet mogelijk, omdat de impact in realtime wordt doorgevoerd. Het moment waarop een trein wordt afgeschaft of het aanbod wordt beperkt, verschilt sterk van geval tot geval. Soms gebeurt dat een uur van tevoren, soms slechts enkele minuten voor vertrek, zoals ik zelf deze week nog heb meegemaakt.

Zodra een wijziging wordt doorgevoerd, worden de automatische communicatiekanalen onmiddellijk geactiveerd en start de communicatie. In een dergelijk geval gebeurt dat via de volgende kanalen: de reisplanner, de schermen in de betrokken stations en aankondigingen in de betrokken stations.

19.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord.

Ik kijk er niet echt van op, maar de stijging is echt wel enorm. Dat is eigenlijk wel jammer. Ik vraag me daarbij meteen af – al is dat misschien niet helemaal correct – of het mogelijk is om de prioriteitsregels eens te bekijken voor binnen- en buitenland. Heel vaak immers komen er meldingen van problemen op het Nederlandse spoor. Kan dat nader worden bekeken?

Voor mij is het immers geen theoretisch dossier. Ik woon zelf in de Kempen en ik krijg dagelijks – letterlijk dagelijks – dezelfde berichten, maar ik heb daar geen antwoord op. U hebt daar ook geen pasklaar antwoord op, maar ik vind dat heel vervelend, want pendelaars, ouders en studenten rekenen op de treinverbindingen. Het is een onbetrouwbare verbinding en we hebben slechts één trein per uur. Wanneer er een trein wegvalt, is er dus niets om op te rekenen, maar er is evenmin een alternatief. Ik begrijp dat last minute een verbinding kan wegvallen, maar welke zijn de alternatieven? Er is ook niet direct een lijnbus in de buurt, dus die mensen staan daar.

Een mama van wie de zoon pas naar Antwerpen is gegaan, houdt al weken de cijfers bij en stuurt me die telkens door. Dat tart echt alle verbeelding. Als ik nog even mag, wil ik daar toch bij stilstaan, al overschrijd ik mijn spreektijd daarmee.

Tussen 22 september en 1 oktober alleen al werden dagelijks meerdere treinen afgeschaft. Op 22 september reden de treinen van 09.01 uur, 15.01 uur en 16.01 uur niet. Op 23 september reden de treinen van 09.01 uur en 13.01 uur niet naar Antwerpen en de treinen van 11.45 uur en 18.45 uur van Antwerpen naar Brecht ook niet. De dag erna heeft de trein van 09.01 uur 32 minuten vertraging en worden de treinen van 15.01 uur en 19.01 uur volledig geschrapt.

Op 25 september werd de situatie nog erger, want de treinen van 05.49 uur, 07.01 uur, 08.01 uur, 15.01 uur en 16.33 uur werden geschrapt. Ook de treinen van 10.45 uur, 11.45 uur, 14.45 uur, 15.45 uur en 16.03 uur, evenals die van 20.45 uur, reden gewoon niet. De lijst is nog langer, maar ik zal u de rest besparen. Men kan daarop niet meer rekenen. Het gaat niet langer om uitzonderingen, dat is structureel.

Het lijkt erop dat de reizigers in die côté in de kou worden gelaten, en dat is jammer. Zo krijgen we de mensen uit die regio zeker niet op de trein. We mogen stilaan duidelijk stellen dat de Noorderkempen

19.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): L'augmentation est énorme. Je me demande si les règles de priorité entre les liaisons intérieures et extérieures peuvent être réexaminées, en particulier eu égard aux problèmes fréquents sur le rail néerlandais.

Pour les navetteurs de la Campine, il ne s'agit pas d'un dossier théorique. La liaison n'est pas fiable et seul un train circule par heure, sans autre solution telle qu'une ligne de bus. Je reçois quotidiennement des messages de voyageurs, de parents et d'étudiants qui sont abandonnés à leur sort. Il s'agit d'un problème structurel. La Campine semble isolée du reste de la Flandre sur le plan ferroviaire. Les voyageurs ne demandent pas de miracles mais uniquement de la certitude. J'espère que cette liaison sera enfin traitée en priorité, car la confiance dans les transports publics s'effrite.

vandaag spoorwegkundig letterlijk is afgesneden van de rest van Vlaanderen. Dat is een bron van frustratie en wantrouwen. De reiziger vanuit de Kempen vraagt geen mirakels, alleen maar zekerheid, namelijk treinen die rijden, op tijd, en met zo weinig mogelijk uitval.

Daarom hoop ik dat er echt eindelijk met prioriteit naar die verbinding gekeken wordt. Ik heb daar al meermaals voor gepleit. De pendelaars uit de Kempen verliezen steeds meer het vertrouwen in het openbaar vervoer.

19.04 Minister **Jean-Luc Crucke**: Ik weet dat sommige Kamerleden van de Kempen zijn. Ik heb al een aantal keren vragen over die kwestie beantwoord. De cijfers zijn wat ze zijn: slecht.

Ik wil u het volgende voorstel doen. In Charleroi vond een proefproject plaats met zichtbare resultaten. U en uw collega's mogen mij in de Kempen uitnodigen om de toestand grondig samen te bekijken. Ik zal de CEO's van de NMBS en Infrabel vragen om mee te komen, want ik denk dat de reizigers duidelijke antwoorden moeten krijgen. Dat mag niet blijven duren. Ik zal dus zeker ingaan op uw uitnodiging om naar de Kempen te komen, om dat samen met de NMBS en Infrabel te bekijken.

De **voorzitter**: Mevrouw Cuylaerts, als parlamentslid krijgt u het laatste woord. U mag daarop dus nog reageren.

19.05 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben zeer optimistisch over dat voorstel. De cijfers liegen niet. Ik ben blij dat daar wat grondiger naar zal worden gekeken. Ik ga niet graag naar huis zonder de reizigers een antwoord te kunnen bieden. De cijfers zijn er, maar wat is de oplossing? Ik denk dat er daadwerkelijk oplossingen moeten komen om het vertrouwen van de reizigers in de Kempen terug te winnen.

19.04 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Les chiffres sont ce qu'ils sont: ils sont médiocres. Si vous m'invitez à me rendre en Campine pour y examiner ensemble la situation en détail, je demanderai aux administrateurs délégués de la SNCB et d'Infrabel de m'accompagner. Les voyageurs doivent, en effet, obtenir des réponses claires. Cette situation ne peut pas se poursuivre.

19.05 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Cette proposition m'inspire de l'optimisme. Des solutions doivent effectivement être mises en place afin de regagner la confiance des voyageurs en Campine.

De **voorzitter**: Dat toont aan dat mondelinge vragen soms ook tot resultaten kunnen leiden.

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

20 **Vraag van Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stilstaande trein tussen Herent en Leuven" (56008753C)**

20 **Question de Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le train à l'arrêt entre Herent et Louvain" (56008753C)**

De **voorzitter**: Ik hoop dat u de minister niet zult vragen die trein weer in gang te duwen.

20.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Mijnheer de minister, op 30 september zaten zo'n 400 reizigers meer dan drie uur vast in een stilstaande trein tussen Leuven en Herent. De trein, die via Zaventem richting Antwerpen reed, had te kampen met een technisch defect en kon niet meer verder rijden. Uiteindelijk moest een hulplocomotief ter plaatse komen om de trein terug te slepen naar Leuven.

De gevolgen voor de reizigers waren groot. Mensen zaten urenlang vast in een overvolle trein met gebrekkige verluchting. Sommigen

20.01 **Dorien Cuylaerts** (N-VA): *Le 30 septembre 2025, 400 voyageurs ont été bloqués pendant plus de 3 heures dans un train entre Louvain et Herent, sans ventilation et sans recevoir d'informations claires. Certains ont de ce fait manqué leur vol.*

Quelle était la cause de la panne et pourquoi la SNCB a-t-elle décidé qu'il était trop dangereux de

misten hierdoor zelfs hun vlucht op de luchthaven van Zaventem. Volgens de NMBS was het te onveilig om de reizigers onderweg te laten uitstappen. Volgens reizigers zelf had dit wel op een veilige manier gekund. Daarnaast klagen zij over een gebrek aan informatie. Er zou geen duidelijke communicatie zijn geweest over hoe het verder moest, en de beloofde aansluitende trein naar Zaventem zou niet klaar hebben gestaan.

Mijnheer de minister, ik stel hierover graag de volgende vragen:

Wat was precies de aanleiding van het stilvallen van deze trein?

Volgens reizigers was het perfect mogelijk om veilig uit te stappen. De NMBS vond dit te onveilig. Waarom werd er geen oplossing gezocht om reizigers met dringende bestemmingen, zoals een vlucht, toch op een veilige manier uit de trein te begeleiden?

Verschillende reizigers geven aan dat de communicatie totaal onvoldoende was. Ze kregen geen uitleg over hoe het verder moest en er stond ook geen trein klaar om hen alsnog naar de luchthaven te brengen. Hoe verklaart u dit gebrek aan communicatie?

Welke lessen trekt u uit dit incident voor de toekomst? Hoe kan de NMBS vermijden dat reizigers nog eens urenlang opgesloten zitten zonder perspectief of duidelijke informatie?

De NMBS spreekt van een compensatie. Op welke manier zullen de getroffen reizigers vergoed worden? Gaat het enkel om terugbetaling van het ticket, of komt er een ruimere regeling, zeker voor mensen die door dit voorval een vlucht hebben gemist?

Verschillende reizigers geven aan dat hun vertrouwen in de trein als betrouwbaar vervoermiddel naar de luchthaven een stevige deuk heeft gekregen door dit incident. Hoe kijkt u daarnaar, en hoe wil u dat vertrouwen herstellen?

20.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, de evacuatie van reizigers uit een stilstaande trein is een complexe operatie, die altijd maatwerk vereist en die afhankelijk is van de specifieke situatie. In het geval van het incident tussen Herent en Leuven verloor de trein IC2628 tractie, was er een spanningsverlies en werd er een brandgeur waargenomen.

Door de locatie van de trein en met het oog op de spoorwegveiligheid moest een hulplocomotief worden ingezet om de trein terug naar Leuven te slepen. Een evacuatie op het spoor kan immers pas plaatsvinden als het treinverkeer volledig stilgelegd is, de hulpdiensten aanwezig zijn en de infrastructuurbeheerder Infrabel de coördinatie op zich neemt.

De beslissing om wel of niet te evacueren wordt steeds genomen door een coördinator Interventie, samen met Infrabel en de hulpdiensten, waarbij rekening gehouden wordt met factoren als de locatie van de trein, het aantal reizigers, de aanwezigheid van minder mobiele personen en de weersomstandigheden. Het evacueren van honderden reizigers over de sporen is wat de logistiek en de veiligheid betreft een grote uitdaging. Daarom wordt er meestal voor gekozen de gestrande trein te slepen of een vervangende trein te laten rijden zodat de

descendre du train, alors que les voyageurs affirmaient que c'était possible? Comment expliquez-vous le manque de communication et l'absence d'un train de remplacement? Quelles leçons tirez-vous de cet incident et comment la SNCB compte-t-elle éviter qu'un tel cas se reproduise à l'avenir? Quelle compensation sera accordée aux voyageurs concernés, en particulier à ceux qui ont manqué leur vol? Comment comptez-vous rétablir la confiance dans le train vers l'aéroport?

20.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: L'évacuation des passagers d'un train à l'arrêt nécessite à chaque fois une approche sur mesure et dépend des circonstances spécifiques. En l'espèce, le train a subi une perte de traction entre Herent et Louvain, une perte de tension s'est produite et une odeur de brûlé a été détectée. Afin de garantir la sécurité, il a été décidé de remorquer le train jusqu'à Louvain à l'aide d'une locomotive de secours. Une évacuation sur les rails n'est possible que lorsque le trafic est complètement interrompu, que les services de secours sont présents et qu'Infrabel se charge de la coordination. La décision d'évacuer est toujours prise dans le cadre d'une concertation entre le coordinateur Intervention, Infrabel et les

reizigers kunnen overstappen. Enkel als deze opties niet mogelijk zijn, wordt een evacuatie op het spoor overwogen, altijd onder begeleiding van de hulpdiensten.

De communicatie naar de reizigers is in elke situatie cruciaal, maar kan door de complexiteit soms als onvoldoende worden ervaren. De NMBS erkent dat de communicatie aan boord bij dit incident tussen Herent en Leuven beter kon en heeft bijkomende coaching ingepland.

De NMBS volgt strikte procedures en werkt nauw samen met Infrabel en de hulpdiensten om de veiligheid van reizigers te garanderen. Een evacuatie uit een stilstaande trein is alleen mogelijk als de veiligheidsvoorwaarden zijn vervuld. De gebruikelijke compensatieregeling van de NMBS blijft van kracht. Er zal binnenkort ook een informatiesessie plaatsvinden met de commissie om het thema reizigersinformatie ruimer te bespreken.

De NMBS heeft hetzelfde antwoord gegeven op de vraag over de aansprakelijkheid van de NMBS bij het missen van een vlucht. De verantwoordelijkheid van de spoorwegmaatschappij in geval van vertraging en schrapping van treinen wordt uitsluitend en volledig geregeld door verordening 2021/782 betreffende de rechten en verplichtingen van treinreizigers en de bijlagen daarvan. De NMBS leeft deze verordening nauwgezet na.

20.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Mijnheer de minister, het incident op 30 september was in eerste instantie vervelend voor de honderden reizigers, omdat zij zo lang vastzaten in de trein. De veiligheid moet echter altijd op de eerste plaats komen. Daarbij komt ook de communicatie. Uit uw antwoord leid ik af dat de NMBS erkent dat er onvoldoende gecommuniceerd is.

Zelf ben ik burgemeester en in die hoedanigheid oefenen we vaak noodplanning. Ik heb het nog niet vaak nodig gehad. Als burgemeester is het belangrijk om in een noodsituatie te communiceren. Het is niet altijd mogelijk meteen de details te communiceren, maar men kan de mensen wel geruststellen. Aankondigen binnen een halfuur nog eens langs te komen, volstaat vaak om rust te creëren, zeker wanneer men drie uur vastzit.

Ik kom steeds terug op de communicatie die te wensen overlaat. Ik begrijp niet waarom de NMBS niet vaker en sneller kan communiceren naar de reizigers om het vertrouwen in zulke situaties terug te winnen. Ik hoop dat uit dit spijtige voorval lessen worden getrokken en dat de NMBS aan de slag gaat met die communicatie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Samengevoegde vragen van

- **Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De bijkomende treinen naar aanleiding van de klimaatmars" (56008797C)**
- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De extra treinen voor de klimaatmars" (56008852C)**

21 Questions jointes de

- **Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains supplémentaires déployés à l'occasion de la marche pour le climat" (56008797C)**

services de secours.

La SNCB reconnaît que la communication aurait pu être meilleure dans le cadre de cet incident. Elle prévoit un coaching supplémentaire pour son personnel. Le système de compensations habituel reste applicable et une session d'information sera bientôt organisée avec la commission concernant l'information aux voyageurs. S'agissant de la responsabilité en cas de vol manqué, seul le règlement européen 2021/782 sur les droits des voyageurs ferroviaires est applicable, et la SNCB le respecte à la lettre.

20.03 Dorien Cuylaerts (N-VA): Cet incident était particulièrement désagréable pour les centaines de voyageurs concernés, mais la sécurité doit toujours primer. La SNCB reconnaît que la communication est déficiente et il s'agit à mon avis du problème le plus important. En tant que bourgmestre, je sais combien il est important de communiquer régulièrement dans des situations d'urgence, même simplement pour rassurer les citoyens. Je ne comprends pas pourquoi la SNCB ne communique pas plus souvent et plus rapidement. J'espère que des enseignements seront tirés de cet incident et que la communication va s'améliorer.

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les trains supplémentaires prévus pour la marche pour le climat" (56008852C)

21.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): Op 5 oktober vond in Brussel opnieuw een klimaatmars plaats. Naar aanleiding daarvan kondigde de NMBS aan een aantal extra treinen in te zullen leggen richting Brussel-Noord. Concreet ging het om bijkomende treinen vanuit Gent-Sint-Pieters, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins, met extra haltes in Mechelen en Leuven. Ik heb hierover een aantal vragen.

Ging het bij deze maatregel uitsluitend om extra treinen richting Brussel, of werden er ook bijkomende treinen voorzien in de omgekeerde richting, dus van Brussel naar andere grote steden?

Was de bezettingsgraad van deze treinen hoog?

Wat was de kostprijs voor de NMBS om deze extra treinen in te leggen?

Hoeveel extra inkomsten werden er gegenereerd door de ticketverkoop naar aanleiding van dit initiatief? Ligt dit resultaat in lijn met de verwachtingen die de NMBS vooraf had?

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

De NMBS heeft extra treinen ingelegd voor de deelnemers aan de klimaatmars van zondag 5 oktober in Brussel. In totaal werden er drie extra treinen ingelegd naar Brussel-Noord. Die vertrokken vanuit Gent-Sint-Pieters (11.21 uur), Antwerpen-Centraal (11.06 uur) en Luik-Guillemins (11.06 uur). De treinen maakten ook een extra stop aan de stations van Mechelen (11.26 uur) en Leuven (11.37 uur). Daarbovenop heeft de NMBS de capaciteit van de S-treinen in en rond de hoofdstad verhoogd.

Wat is de totale kostprijs (treinen, netstroom, personeel, ...) voor het inzetten van deze extra treinen?

Wat is de ontvangen meeropbrengst (tickets, ...) die deze extra treinen hebben opgebracht?

Welke criteria werden gehanteerd om te bepalen waar en hoeveel de treincapaciteit verhoogd werd?

21.03 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, collega's, naar aanleiding van de klimaatmars van zondag 5 oktober 2025 heeft de NMBS verschillende maatregelen getroffen om haar treinaanbod van en naar Brussel te versterken. Duurzaamheid vormt een essentiële pijler van de strategie van de NMBS en de trein blijft een van de meest milieuvriendelijke en duurzame vervoerswijzen.

Concreet heeft de NMBS drie extra treinen naar Brussel-Noord ingelegd, met vertrek uit Antwerpen-Centraal om 11.03 uur, Luik-Guillemins om 11.06 uur en Gent-Sint-Pieters om 11.21 uur, met tussenstops in Mechelen om 11.26 uur en Leuven om 11.37 uur. Bovendien werd de capaciteit van meerdere S-treinen in en rond Brussel verhoogd om de verwachte toestroom van reizigers op te vangen.

Artikel 9, getiteld "Treinen op maat en extra treinen" van het beheerscontract van de NMBS bepaalt het volgende: "Bij grote evenementen

21.01 Dorien Cuylaerts (N-VA): À l'occasion de la marche pour le climat du 5 octobre, la SNCB a prévu des trains supplémentaires en direction de Bruxelles-Nord.

Des trains supplémentaires ont-ils également été mis en service dans le sens inverse, de Bruxelles vers d'autres grandes villes? Quel était le taux d'occupation de ces trains? Quel a été le coût pour la SNCB? Combien de recettes supplémentaires ont été générées? Ce résultat répond-il aux attentes?

21.02 Frank Troosters (VB): *Le 5 octobre, la SNCB a mis en service des trains supplémentaires pour les participants à la marche pour le climat à Bruxelles.*

Combien cette mise en service a-t-elle coûté? Combien a-t-elle rapporté? Quels critères ont été utilisés pour augmenter la capacité ferroviaire?

21.03 Jean-Luc Crucke, ministre: Le 5 octobre, la SNCB a mis en service trois trains supplémentaires vers Bruxelles-Nord. Par ailleurs, la capacité de plusieurs trains S autour de Bruxelles a été augmentée.

Le contrat de gestion de la SNCB prévoit qu'en cas de grands événements et de manifestations, l'entreprise ferroviaire doit, à la demande des organisateurs, s'efforcer de transporter une grande masse de voyageurs. Dans la mesure où il s'agit d'initiatives purement

(festivals, optredens, manifestaties) zal de NMBS op vraag van de organisatoren inspanningen leveren om op korte tijd een grote massa reizigers te vervoeren. In deze gevallen blijft haar beleid erop gericht om kostendekkend te zijn en om een beperkte winstmarge te halen voor zover het gaat om louter commerciële initiatieven. De NMBS zal ook extra treinen (versterkingstreinen) inleggen om occasionele en niet georganiseerde grote reizigersstromen, alsook structurele reizigersstromen (bv. extra treinen naar de kust) aan te kunnen. De kosten die voortvloeien uit een verhoging van een dergelijk extra aanbod t.o.v. het verleden kunnen worden gecompenseerd.”

Ik wens eerst en vooral de NMBS te bedanken voor haar snelle reactie. Zij is op mijn verzoek ingegaan en heeft extra treinen ingelegd, zodat de deelnemers aan de klimaatmars Brussel op een comfortabele en duurzame manier met het openbaar vervoer konden bereiken. Mobiliteit en klimaattransitie zijn uiteraard bondgenoten en dat initiatief illustreert dat perfect.

De NMBS raadde reizigers die met de trein naar de mars wilden reizen aan gebruik te maken van het weekendticket waarmee zij tegen een heel voordelig tarief, namelijk 50 % korting op het standaardtarief, konden reizen. Bovendien vroeg de NMBS de deelnemers zich over de verschillende treinen te verdelen om op die manier een goede spreiding van de reizigersstroom te verzekeren en het comfort aan boord te behouden.

Tegelijkertijd voerde Infrabel werken uit op verschillende spoorlijnen, waardoor het aanbod op sommige trajecten beperkt was en vervangbussen werden ingezet. De NMBS riep reizigers dan ook op hun reis vooraf te plannen via de website of de app, waarin de aanpassingen al waren geïntegreerd.

De NMBS deelt nooit specifieke gegevens over individuele treinen of verbindingen. Desalniettemin kan ik u verzekeren dat de treinen naar en vanuit Brussel goed gevuld waren op die zondag.

21.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord.

Ik begrijp dat de NMBS zich moet voorbereiden op zulke grote evenementen om alles vlot te laten verlopen. Ik heb ook begrepen dat het op uw vraag gebeurde. Mag ik dan vragen dat u de NMBS vraagt om extra treinen in te zetten – of treinen die stipt rijden – richting de Noorderkempen? Ik heb begrepen dat ze naar u luisteren.

Alle gekheid op een stokje, het is goed dat de NMBS inspeelt op de vraag. We moeten er alleen op letten dat zulke zaken altijd goed onderbouwd zijn en dat de middelen op een verstandige manier worden ingezet. Uit uw antwoord heb ik begrepen dat dat zeker het geval was, waarvoor dank.

21.05 Frank Troosters (VB): Wat mij betreft gaat het ongeveer dezelfde richting uit. Ik was enigszins verbaasd dat het initiatief van u kwam. Het lijkt mij logisch dat de NMBS zelf anticipeert en weet wat er moet gebeuren om het treinvervoer vlot te laten verlopen. Dat u een initiatief hebt genomen waarop de NMBS is ingegaan, waardeer ik. Ik heb ook een lijstje voor Limburg met een aantal zaken. Ik zal die u per mail overmaken. Ik kijk uit naar beter openbaar vervoer in Limburg

commerciales, la SNCB vise à réaliser une opération permettant de couvrir ses coûts, avec une marge bénéficiaire limitée.

À ma demande, la SNCB a mis en place des trains supplémentaires afin de permettre aux participants à la marche pour le climat de se rendre à Bruxelles de manière confortable et durable. La SNCB a conseillé aux participants de faire usage du tarif week-end et de se répartir sur les différents trains. Sur certains trajets, le trafic ferroviaire a toutefois été limité en raison de travaux réalisés par Infrabel. Les trains à destination et en provenance de Bruxelles étaient bien remplis, mais la SNCB ne communique jamais de données spécifiques sur des trains individuels.

21.04 Dorien Cuylaerts (N-VA): Il est positif que la SNCB anticipe la demande, mais cela doit toujours se faire sur des bases solides afin que les ressources soient utilisées à bon escient. D'après votre réponse, j'ai compris que c'était le cas en l'occurrence.

21.05 Frank Troosters (VB): Je suis quelque peu surpris que vous ayez pris l'initiative à cet effet. Il me semblerait normal que la SNCB anticipe elle-même ce genre de situation.

binnenkort.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'étude de Greenpeace qui atteste que le train est toujours plus cher que l'avion dans l'UE" (56007904C)

22 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De studie van Greenpeace die aantoon dat de trein nog steeds duurder is dan het vliegtuig in de EU" (56007904C)

22.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): C'est une grosse journée, monsieur le ministre. Que de questions à répondre! Pour un peu se changer les idées, j'ai un petit quiz pour vous. Savez-vous pourquoi l'avion est si populaire auprès de la population et pas le train? Première réponse, parce que les voyageurs aiment payer un supplément pour être à côté de leurs amis quand ils voyagent. Deuxième réponse, parce qu'ils ont besoin d'un nouveau parfum et font d'une pierre deux coups en prenant l'avion. Troisième réponse, parce que l'avion est encore et toujours jusqu'à 26 fois moins cher que le train en Europe. Monsieur le ministre, vous ne répondez pas? Allez, je vous aide. La bonne réponse est évidemment la troisième.

C'est ce que révèle une nouvelle étude de Greenpeace. Elle révèle également qu'il s'agit de choix politiques. Pour le coup, c'est une bonne nouvelle, parce que cela veut dire que ce n'est pas une fatalité. C'est quelque chose sur lequel on peut agir et qu'on peut changer.

Malheureusement, on constate que, malgré le fait que la Belgique est véritablement le nombril de l'Europe, qu'elle héberge toute une série d'institutions et qu'il y a toute une sphère internationale qui gravite autour d'elle, elle fait partie des pires élèves de la classe. Et, vu que le rail international est un réseau interconnecté, on est en réalité un frein au développement de la mobilité ferroviaire à travers toute l'Europe. C'est un peu la gêne, admettez-le!

Alors, monsieur le ministre, 60 % des itinéraires étudiés depuis la Belgique sont moins chers en avion qu'en train. Pour quelles raisons? Il n'y a pas assez d'initiatives politiques. Les avantages fiscaux en faveur de l'avion sont encore trop nombreux. Et, paradoxalement, les avantages et le soutien au développement des trajets en train sont trop peu nombreux.

Monsieur le ministre, dans votre accord de gouvernement, vous vous êtes engagé à miser sur des liaisons ferroviaires européennes plus nombreuses et de meilleure qualité et sur une concurrence saine des prix des liaisons internationales. On touche au but. Monsieur le ministre, où en êtes-vous dans la mise en œuvre de ces engagements? Quelles mesures allez-vous prendre pour améliorer l'offre et démocratiser l'accessibilité des trains, en particulier les trains internationaux? Comment équilibrerez-vous la fiscalité injuste qui désavantage aujourd'hui le transport en commun? En vue de la confection du budget 2026, quelles demandes avez-vous mises sur la table? Vos collègues sont en train de négocier ardemment au moment où je vous parle. Des demandes ont-elles été adressées pour ce budget 2026? Enfin, comment votre gouvernement compte-t-il donner l'exemple? Vous êtes-vous, entre autres, fixé des *guidelines* pour déterminer vos moyens de

22.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Uit een nieuwe studie van Greenpeace blijkt dat vliegen in Europa tot 26 keer goedkoper blijft dan reizen met de trein. Dat is een politieke keuze en geen onvermijdelijk gegeven. Hoewel België in het centrum van Europa ligt, is ons land een van de slechtste leerlingen en remt het dus de spoormobiliteit af, aangezien de spoorwegnetten onderling verbonden zijn.

Van de onderzochte reisroutes vanuit België komt men in 60 % van de gevallen goedkoper uit met het vliegtuig dan met de trein, omdat er nog te veel fiscale voordelen zijn voor het vliegtuig en te weinig steun voor treinreizen.

In uw regeerakkoord hebt u zich ertoe verbonden om in te zetten op meer en betere Europese spoorverbindingen en een gezonde concurrentie op het vlak van de prijzen van internationale verbindingen.

Hoever staat u met de realisatie van deze verbintenissen? Welke maatregelen zult u nemen om het aanbod te verbeteren en het reizen met de trein, met name voor internationale treinverbindingen, te democratiseren? Hoe zult u de oneerlijke fiscaliteit, die thans in het nadeel speelt van het openbaar vervoer, in evenwicht brengen? Welke verzoeken hebt u op tafel gelegd in het licht van de begrotingsopmaak 2026? Hoe geeft uw regering het goede voorbeeld? Hebt u bijvoorbeeld gedragslijnen opgesteld met betrekking tot de vervoermiddelen waarvan u als ministers gebruik maakt?

transport en tant que ministre ou en tant que premier ministre, pour ce qui concerne M. De Wever?

22.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Je vous remercie chère collègue.

Vous avez raison de dire que le surcoût du train par rapport à l'avion – et je connaissais la réponse à la question – sur certaines liaisons internationales est parfois très significatif. C'est une réalité, bien qu'une comparaison objective soit souvent difficile à réaliser, en raison de la diversité des offres.

Comme vous le savez, Le secteur des transports internationaux est totalement libéralisé. Il n'appartient donc pas au gouvernement d'intervenir sur les prix qui sont fixés librement par les opérateurs. Mon action se concentre principalement sur l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire et de sa gestion pour permettre de libérer les capacités nécessaires à l'entrée de nouveaux opérateurs. La mise en place d'une saine concurrence entre les opérateurs ferroviaires internationaux permettra non seulement d'améliorer l'offre, mais aussi d'exercer une pression vers une baisse des tarifs.

Un meilleur équilibre des conditions de concurrence entre les différents modes de transport est toujours souhaitable. La fiscalité spécifique applicable au transport aérien est un paramètre qui pourrait certainement être ajusté, mais qui relève en grande partie d'accords européens et internationaux pour lesquels une évolution à court terme est difficile à garantir. Je plaçais déjà la chose, et je pense avoir été le premier à le faire, il y a quelques années, au sein du Conseil européen.

Dès lors, je me concentre sur les actions qui sont actuellement entre mes mains, à savoir concentrer les efforts sur l'amélioration de la compétitivité du rail. D'un point de vue budgétaire, une de mes priorités pour 2026 et les années suivantes est d'assurer un niveau de financement suffisant à Infrabel pour permettre d'améliorer la performance et la capacité du réseau ferroviaire belge, ainsi que ses connexions avec les pays voisins.

Je suis aussi particulièrement attentif à l'optimisation de l'utilisation de ce financement. Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2023-2032, Infrabel bénéficie d'un financement fédéral conséquent, avec un budget d'investissement approuvé pour 2025 à hauteur de plus d'un milliard d'euros. Ce niveau d'investissement annuel, qui se maintient dans les projections pour 2026, permet à Infrabel de moderniser et de renforcer l'infrastructure ferroviaire belge, garantissant ainsi la sécurité, la ponctualité et la capacité du réseau. Ces investissements soutiennent également la transition écologique et la compétitivité du rail, conformément aux priorités gouvernementales.

Infrabel investit massivement dans la modernisation et le développement des grandes lignes ferroviaires internationales, conformément à son engagement pour un réseau performant et compétitif: entre autres sur l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg, un budget global de plus de 360 millions d'euros est consacré à la modernisation sur la période 2023-2032, avec des montants supplémentaires alloués en 2025 pour accélérer certains travaux stratégiques. Pour la LGV 2 (*ligne à grande vitesse*), un investissement total de 59 millions d'euros est prévu jusqu'en 2031 afin de renouveler intégralement cette infrastructure essentielle au trafic international. Parallèlement, Infrabel poursuit le

22.02 **Minister Jean-Luc Crucke:**

Een treinreis kan voor bepaalde internationale trajecten aanzienlijk duurder zijn dan een vliegreis, ook al blijft een vergelijking moeilijk wegens de diversiteit van het aanbod. De internationale vervoerssector is volledig geliberaliseerd. De overheid kan niet ingrijpen in de prijzen, maar kan wel de spoorweginfrastructuur verbeteren om capaciteit vrij te maken voor nieuwe operatoren.

Gezonde concurrentie tussen internationale spoorwegoperatoren zal het aanbod verbeteren en de tarieven doen dalen. Een evenwichtiger speelveld voor de verschillende vervoerswijzen is wenselijk. De belastingregeling die van toepassing is op het luchtvervoer zou kunnen worden aangepast, maar valt onder Europese en internationale akkoorden. Ik was een pionier in het verdedigen van dit standpunt in de Europese Raad.

Een van mijn prioriteiten is om te zorgen voor voldoende financiering voor Infrabel, zodat het Belgische spoorwegnet kan worden geoptimaliseerd. Dankzij het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 beschikt Infrabel over meer dan een miljard euro. Dit financieringsniveau, dat behouden blijft in de ramingen voor 2026, stelt Infrabel in staat de spoorweginfrastructuur te moderniseren en te versterken, waardoor de veiligheid, de stiptheid en de capaciteit van het spoorwegnet worden gewaarborgd, maar ook de ecologische transitie en het concurrentievermogen van het spoor.

Infrabel investeert fors in de modernisering en ontwikkeling van de grote internationale spoorlijnen. Voor moderniseringswerken op as 3 Brussel-Luxemburg wordt er in de periode 2023-2032 een totaalbudget van meer dan 360 miljoen euro uitgetrokken. Voor de

renouvellement de la LGV 1 Bruxelles-frontière française afin de garantir la fiabilité et la sécurité de cette liaison stratégique.

Dans le cadre des discussions budgétaires 2026, j'ai également prévu de pérenniser l'enveloppe budgétaire prévue pour le soutien au secteur du train de nuit, que je souhaite encourager autant que possible. Le dispositif qui permettra de pourvoir à ce financement est encore en cours d'élaboration et sera intégré aux dispositions dans mon programme.

Je tiens également à souligner que le SPF Mobilité et Transport privilégie l'utilisation des transports en commun pour les déplacements professionnels de ses membres. L'utilisation du train est imposée pour les déplacements internationaux, sauf si cette option n'est pas possible ou si elle engendre un temps de parcours exagérément long. Concernant mes propres déplacements et ceux des membres de mon cabinet, réalisés dans le cadre des différentes missions politiques, des *guidelines* ont été définies dans une procédure interne. Comme vous le savez, je me déplace en toute grande majorité en train depuis que j'ai pris mes fonctions de ministre, et c'était déjà le cas avant. Afin de limiter les impacts environnementaux, les différentes missions, les déplacements en Belgique et dans les pays limitrophes de la Belgique se font prioritairement en transports en commun (train, tram, bus). Bien entendu, en fonction des impératifs de lieu, de planning, de timing, un moyen de transport plus adapté peut être choisi. Les voyages et déplacements en 2025 font aussi l'objet d'une compensation CO₂. Concernant le premier ministre, je ne peux pas vous répondre à sa place, mais je suppose que vous l'interpellerez aussi.

22.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses.

Je pense qu'il existe en effet des leviers permettant d'investir dans l'infrastructure, mais il y a aussi une série d'incitants qui permettraient de faciliter le retour des trains de nuit et des trains internationaux en Belgique. Par exemple, la gratuité des sillons pour les trains de nuit, qui avait été mise en place par Georges Gilkinet; ou le ticket climat, comme en Autriche, en Allemagne ou en Hongrie pour tous les transports en commun – un forfait bas pour inciter à prendre des transports à basses émissions. Certains incitants peuvent en effet jouer auprès des voyageurs.

Par ailleurs, il faut remettre l'aviation à sa juste place. Il est tout à fait anormal en termes de concurrence – déloyale – que le kérosène soit encore taxé à 0 euro. Vous dites que c'est un enjeu européen. Bien entendu, il faut continuer à plaider à ce niveau-là, mais il y a aussi des actions qui peuvent être menées au niveau national pour faire en sorte de rééquilibrer la situation.

Pourquoi? D'abord, parce que, souvent, les gens qui passent de l'avion au train sont émerveillés et se disent que, quand ils mettent le pied dans le train, ils sont déjà en vacances, alors que, quand on met le pied dans un avion de Ryanair, c'est plutôt le début des ennuis. Ensuite, investir dans le rail constitue un enjeu énorme dans la lutte contre le dérèglement climatique. C'est évidemment une urgence à ce niveau-là également.

Het incident is gesloten.

hogesnelheidslijn 2 (HSL2) zijn er tot 2031 investeringen ten belope van 59 miljoen euro gepland. Tenzelfdertijd zet Infrabel de vernieuwing van de HSL1 tussen Brussel en de Franse grens voort. In het kader van de begrotingsbesprekingen voor 2026 wil ik de begrotingsenveloppe voor de nachttrein bestendigen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer geeft de voorkeur aan het gebruik van het openbaar vervoer voor de dienstreizen van zijn leden, ook in het buitenland. Voor mijn verplaatsingen en die van de leden van mijn kabinet werd er een interne procedure opgesteld, waarbij voorrang wordt gegeven aan het openbaar vervoer. Ik verplaats me voornamelijk met de trein, zelfs sinds ik minister ben geworden. Bovendien wordt de CO₂-uitstoot van de verplaatsingen in 2025 gecompenseerd.

22.03 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Er zijn een aantal stimulanzen die de terugkeer van de internationale nachttreinen in België zouden vergemakkelijken, zoals kosteloze rijpaden voor deze treinen, zoals uw voorganger heeft ingevoerd, of een klimaatticket zoals in Duitsland of Oostenrijk.

Dat er nog altijd 0 euro belasting geheven wordt op kerosine is een vorm van oneerlijke concurrentie. Dit is weliswaar een Europese kwestie, maar er kunnen ook maatregelen op nationaal niveau worden genomen, vooral omdat instappen in een trein al het begin van de vakantie is, terwijl instappen in een Ryanairvliegtuig het begin van de ellende is. En investeren in het spoor is een manier om de klimaatverandering tegen te gaan.

L'incident est clos.

23 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kwetsbaarheid van voetgangers in de voetgangerszones" (56008851C)

23 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La vulnérabilité des piétons sur les piétonniers" (56008851C)

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

Uit een nieuwe studie van VIAS blijkt dat één op de vijf incidenten tussen een voetganger en een fietser plaatsvinden in een voetgangerszone.

Bij incidenten met een gebruiker van een elektrische step is dat zelfs twee op de vijf.

De hoofdoorzaken liggen volgens hetzelfde onderzoek bij afleiding/onoplettendheid en onaangepaste snelheid.

Hoe evalueert de minister de gedane vaststellingen door VIAS?

Welke maatregelen overweegt de minister om de veiligheid van voetgangers in voetgangerszones te verhogen? Overweegt de minister ter zake de regelgeving voor het gebruik van voetgangerszones voor fietsers en gebruikers van e-steps aan te passen?

Zal de minister in overleg treden met zijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie om in te zetten op een strengere handhaving en bestraffing van overtreders?

23.02 Minister Jean-Luc Crucke: In het kader van mijn mobiliteitsbeleid is het STOP-principe erg belangrijk voor mij. Het is essentieel dat voetgangerszones veilig zijn, zodat iedereen er veilig is.

Ik wijs erop dat de pilootstudie waaraan u refereert, het potentieel van een innovatieve methodologie om een beter beeld van de omstandigheden van bijna-ongevallen met voetgangers te krijgen, onderzoekt. Zoals in het rapport zelf wordt aangegeven, zijn er enkele methodologische beperkingen. Zo is er een oververtegenwoordiging van voetgangers die de online-enquête hebben ingevuld. Het gevolg daarvan is dat factoren die verband houden met bijna-ongevallen en die mogelijk samenhangen met het gedrag van de voetganger zelf, grotendeels onderbelicht blijven. De pilootstudie moet dan ook veeleer worden gezien als een waardevolle basis voor verdere methodologische verijning van dergelijke onderzoeken. Om die reden kunnen er dus uit de studie geen grote conclusies worden getrokken. Dat er in de voetgangerszone relatief veel ongevallen plaatsvinden waarbij voetgangers betrokken zijn, lijkt vanzelfsprekend. Hetzelfde geldt voor het relatief grote aantal ongevallen tussen voetgangers en gebruikers van e-steps en fietsers in die zones, aangezien die bijna de enige voertuigen zijn die, mits toegestaan via verkeersborden, toegang hebben.

Er zijn geen plannen in die richting. In de Code van de openbare weg zal de logica met betrekking tot de toegang tot voetgangerszones voor fietsers en e-steps worden omgedraaid. In plaats van ze te verbieden met de mogelijkheid tot toelating, zullen ze worden toegelaten met de mogelijkheid tot verbod. Dat zorgt voor een meer coherente en eenduidige verkeerssignalisatie. Er is wel bepaald dat de bestuurder moet

23.01 Frank Troosters (VB): *Il ressort d'une nouvelle étude de l'institut Vias qu'un incident sur cinq entre un piéton et un cycliste se produit dans une zone piétonne. Pour les incidents impliquant une trottinette électrique, ce chiffre atteint même deux sur cinq. Les principales causes sont l'inattention et une vitesse inadaptée.*

Comment le ministre évalue-t-il cette étude? Quelles mesures envisage-t-il pour renforcer la sécurité des piétons?

23.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Il est essentiel que les zones piétonnes soient sûres. L'étude pilote vise à tester une méthode innovante permettant de mieux comprendre les circonstances des quasi-accidents impliquant des piétons. Cependant, étant donné que ce sont principalement des piétons qui ont participé à l'étude, certains aspects demeurent dans l'ombre. Il n'est pas possible d'en tirer des conclusions approfondies.

Dans le code de la voie publique, la logique en matière d'accès des cyclistes et des trottinettes électriques aux zones piétonnes sera inversée: au lieu de les interdire avec possibilité d'autorisation, ils seront autorisés avec possibilité d'interdiction. Cela permettra la mise en place d'une signalisation routière plus cohérente et plus claire. Le conducteur doit descendre de son vélo ou de sa trottinette si l'affluence dans la zone piétonne rend le passage difficile.

afstappen wanneer de dichtheid en drukte in de voetgangerszone de doorgang bemoeilijken. Naar mijn aanvoelen verdienen andere zaken in het verkeer, zoals snelheid, afleidingen, alcohol- en druggebruik en het dragen van de veiligheidsgordel, qua handhaving meer aandacht. Het staat mijn collega, de minister van Binnenlandse Zaken, uiteraard vrij om meer in te zetten op overtredingen in voetgangerszones.

À mon avis, d'autres aspects de la circulation méritent encore plus d'attention.

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

Als ik het goed begrijp, het is niet dat de resultaten niet te negeren zijn. Het gaat er vooral om dat via het pilootproject de meetwijzen worden uitgetest en allicht verfijnd.

U suggereert om de logica om te draaien. Ik ben het met u eens dat andere zaken in het verkeer meer aandacht vragen, maar dat wil niet zeggen dat het aangehaalde probleem niet belangrijk is. Ik heb u dat alvast niet horen zeggen.

In ieder geval zit ik min of meer op dezelfde lijn als u. We zullen zien hoe het verder gaat.

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

24 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De defecte liften in het station van Neerpelt" (56008854C)

24 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les ascenseurs en panne dans la gare de Neerpelt" (56008854C)

24.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, in het station van Neerpelt zijn de liften al meer dan een jaar stuk. Daarentoe zijn al verschillende lokale initiatieven genomen door de mandatarissen van mijn partij. Uiteindelijk hebben die geleid tot een officiële ingebrekestelling van de NMBS door de gemeente Pelt.

24.01 Frank Troosters (VB): Les ascenseurs de la gare de Neerpelt sont en panne depuis plus d'un an. La commune de Pelt a mis la SNCB en demeure. Quelle est votre réaction?

Ik heb daarover een aantal technische vragen opgesteld. Ik kijk uit naar uw antwoorden.

24.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, de situatie in Neerpelt, waar de liften gedurende meer dan een jaar buiten dienst zijn geweest, is zeer zorgwekkend. Een dergelijke duur van onbeschikbaarheid is onaanvaardbaar, vooral in een context waar de toegankelijkheid van de openbare infrastructuur voor alle burgers, zonder uitzondering, moet worden gewaarborgd.

24.02 Jean-Luc Crucke, ministre: Les problèmes préoccupants et inacceptables à Neerpelt sont dus à des dégâts des eaux et au fait que les ascenseurs sont quasiment au bout de leur durée de vie. La SNCB a mis en demeure sa firme d'entretien et appliqué des clauses de pénalité à plusieurs reprises, mais les réparations ont pris du retard. La situation s'est améliorée entre-temps: les ascenseurs des quais 1 et 2-3 ont été réparés et de nouveau certifiés. Pour l'ascenseur donnant accès au parking, la firme Schindler a été sommée d'effectuer la réparation le plus rapidement possible. Les ascenseurs seront intégralement remplacés dans

De liften in het station van Neerpelt hadden te lijden onder waterschade, maar ze zijn ook bijna einde levensduur, wat maakt dat er meer nood aan herstellingen is. De NMBS doet daarvoor, net als in andere stations, een beroep op haar leverancier en een onderhoudsfirma. Helaas kwam die haar contractuele voorwaarden niet na, met de gekende nare gevolgen voor de reizigers. Al geruime tijd oefent de NMBS onophoudelijk maximale druk uit op de contractant om te zorgen voor bruikbare liften, gaande van ingebrekestelling tot de toepassing van alle mogelijke boeteclausules.

Toch is er goed nieuws, eindelijk. De NMBS deelt me mee dat lift 1 op perron 1 in de ochtend van 10 oktober hersteld en gekeurd werd. Ook

lift 2 naar perron 2 en 3 is operationeel. Voor lift 3 naar de parking werd Schindler aangemaand om de herstelling zo snel mogelijk uit te voeren. De gemeente Pelt is op de hoogte van die evolutie en van de inspanningen van de NMBS ter zake.

De liften zullen overigens de eerstkomende jaren worden vervangen, wat tot meer bedrijfszekerheid en comfort voor de reizigers zal leiden.

De toegankelijkheid mag in geen geval een aanpassingsvariabele zijn. Het is een fundamentele pijler van mijn beleid voor een inclusieve mobiliteit. Daarom werken we actief samen met de verschillende betrokken partijen bij het platform Toegankelijkheid om in het Masterplan precies aan te geven welke stations toegankelijk zijn en welke stations verbetering nodig hebben. Die stap is bedoeld om een coherente en gestructureerde aanpak voor het hele netwerk te waarborgen. De toegankelijkheid moet een constante prioriteit blijven, die vertaald wordt in concrete toezeggingen en in testbare resultaten in de praktijk, wat niet het geval was in Neerpelt.

[24.03] Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord stemt mij redelijk tevreden. De situatie is inderdaad zorgwekkend en onaanvaardbaar. Er is sprake van waterschade en liften die aan het einde van hun levensduur zijn. Niets rechtvaardigt dat de toegankelijkheid daar al meer dan een jaar niet kan worden gewaarborgd omdat de liften defect blijven.

Ik wil ook ingaan op de niet-naleving van contractuele voorwaarden door partijen waarmee een overeenkomst wordt afgesloten. Dat gebeurt blijkbaar vaker bij de NMBS, zoals met de vertraagde levering van de M7-treinen. De opname van boeteclausules in contracten zijn de logica zelf. Het zou problematisch zijn als deze ontbraken. Toch zou er af en toe naar alternatieven moeten worden gekeken, zodat ondanks de boeteclausules de continuïteit gewaarborgd blijft. Als treinen niet geleverd worden, dan volgt er weliswaar een boete, maar daarmee zijn de treinen nog altijd niet beschikbaar. Op dezelfde manier, als er een boeteclausule voor liften bestaat, functioneren de liften nog altijd niet en blijft de toegankelijkheid voor bepaalde mensen onmogelijk. Los van de noodzakelijke boeteclausules zou de NMBS ook altijd naar alternatieven moeten kijken. Ik denk bijvoorbeeld aan de barstende tegels op de perrons in Hasselt, waarop we bij een volgende vraag nog ingaan. Boetes zijn slechts één aspect. De NMBS moet daarnaast ook in alternatieven voorzien, zodat de mensen voort kunnen.

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

[25] Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De teruglopende bezoekersaantallen van Train World" (56008855C)

[25] Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La baisse du nombre de visiteurs de Train World" (56008855C)

[25.01] Frank Troosters (VB): Ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Voor het tweede jaar op rij daalt het aantal bezoekers van treinmuseum Train World in Schaarbeek. Waar in 2022 nog ruim 120.000 personen het museum bezochten daalde dat aantal in 2023 tot 92.035 bezoekers. In het voorbije jaar bezochten slechts 77.346 personen het

les prochaines années, ce qui améliorera la fiabilité et le confort.

*L'accessibilité constitue un pilier fondamental de ma politique en faveur d'une mobilité inclusive. Au sein de la plateforme Accessibilité, nous nous attelons en outre à un *masterplan* recensant les besoins par gare, afin de veiller à une approche cohérente et structurée.*

[24.03] Frank Troosters (VB): Les clauses de pénalité dans les contrats sont nécessaires, mais elles ne garantissent pas la continuité. La SNCB doit également prévoir des alternatives.

[25.01] Frank Troosters (VB): *Pour la deuxième année consécutive, le nombre de visiteurs du musée ferroviaire Train World à Schaerbeek est en baisse.*

Comment expliquez-vous cette

museum.

Hoe evalueert de minister de teruglopende bezoekersaantallen van Train World?

Wat zijn volgens de minister de oorzaken van deze negatieve evolutie? Spelen de recente problemen die zich binnen Train World voordeden en die geleid hebben tot het integreren van het museum binnen de NMBS volgens de minister een rol in de dalende trend van de bezoekersaantallen?

Welke maatregelen zullen genomen worden om de negatieve trend inzake bezoekersaantallen om te buigen? Zal de herintegratie van Train World in de Museumpas terug tot bezoekersaantallen boven de geam-bieerde 100.000 personen leiden?

Waarom werd Train World destijds uit de Museumpas gehaald? Wat waren de juiste beweegredenen?

tendance? Y a-t-il un lien avec l'intégration du musée dans la SNCB ou avec la décision de ne plus autoriser l'utilisation du pass musées? Comment comptez-vous inverser cette tendance?

[25.02] Minister Jean-Luc Crucke: Na bijzonder sterke bezoekersaantallen bij de opening van Train World tijdens het eerste jaar en ook zeer goede resultaten tijdens de covidperiode, is er de voorbije tijd inderdaad een daling merkbaar in het aantal bezoekers. Deze negatieve evolutie is het gevolg van verschillende factoren. Enerzijds is er in 2023 een algemene terugval vastgesteld binnen de Brusselse museumsector. Anderzijds heeft Train World, na enkele bijzonder succesvolle tijdelijke tentoonstellingen zoals de Lego Experience, de Orient Express en de tentoonstelling over Hergé, minder populaire thema's gekozen voor de daaropvolgende tentoonstellingen. Ten slotte speelde ook het tijdelijk verlaten van de museumpas een rol in deze daling.

De beslissingen die werden genomen met betrekking tot de integratie van Train World binnen de NMBS zijn van organisatorische aard en staan los van de commerciële strategie van het museum. Sinds begin 2025 maakt Train World opnieuw deel uit van de museumpas en het positieve effect daarvan op de bezoekersaantallen laat zich nu al duidelijk voelen.

Bovendien is eind september 2025 een nieuwe tijdelijke tentoonstelling geopend rond het thema 'NMBS, bezet bedrijf – tussen collaboratie en verzet'. Ik heb die zelf bezocht; ze was bijzonder interessant. Deze tentoonstelling is gratis toegankelijk voor alle minderjarigen en heeft een gunstige impact op het bezoekersaantal, vooral wat betreft de schoolgroepen die Train World bezoeken.

Op basis van de huidige trend is het zo goed als zeker dat Train World in 2025 het streefdoel van 100.000 bezoekers zal halen. De beslissing om destijds uit de museumPASSmusées te stappen had te maken met de ongunstige financiële voorwaarden die op dat moment golden. De vergoeding die musea ontvingen voor hun deelname aan het systeem was onvoldoende en paste niet binnen de commerciële strategie van Train World.

Intussen is de financiële situatie van de museumPASSmusées verbeterd en is ook het vergoedingsniveau voor de deelnemende musea verhoogd. Op basis van deze verbeterde voorwaarden werd besloten om Train World opnieuw te integreren in de museumPASSmusées, wat nu duidelijk zijn vruchten afwerpt.

[25.03] Frank Troosters (VB): Een volledig antwoord en een antwoord dat mij tevreden stelt. Dank u wel daarvoor.

[25.02] Jean-Luc Crucke, ministre: Après un nombre de visiteurs très élevé lors de l'ouverture et pendant la pandémie, Train World a connu une baisse de fréquentation ces derniers temps. Depuis 2023, on observe une tendance générale à la baisse dans le secteur muséal bruxellois. L'organisation d'expositions moins populaires et le fait de ne plus avoir accepté, pendant un certain temps, le pass musées ont également joué un rôle. Depuis le début de l'année 2025, Train World accepte à nouveau le pass musées et cette décision a déjà un effet positif. En son temps, l'établissement avait quitté le système du pass musées en raison de conditions financières défavorables, mais celles-ci se sont entre-temps améliorées.

Fin septembre s'est par ailleurs ouverte une nouvelle exposition, à savoir "La SNCB occupée: entre collaboration et résistance". Celle-ci est gratuite pour les mineurs d'âge, une décision qui a un effet positif sur le nombre de visiteurs, grâce aux visites d'écoles. Train World atteindra probablement l'objectif de 100 000 visiteurs en 2025.

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

26 **Samengevoegde vragen van**

- **Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn" (56008943C)**
- **Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De IJzeren Rijn" (56008950C)**

26 **Questions jointes de**

- **Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'état de la situation en ce qui concerne le Rhin de fer" (56008943C)**
- **Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le Rhin de fer" (56008950C)**

26.01 **Frank Troosters (VB):** Mijnheer de minister, deze vraag zal ik wel heel kort toelichten.

U weet dat de zogenaamde IJzeren Rijn een heel belangrijke spoorverbinding is tussen de Antwerpse haven en het Duitse Ruhrgebied. Het dossier sleept al heel lang aan en wij hebben daarover al heel wat vragen gesteld. De laatste keer dat ik u daarover ondervroeg, zei u dat premier Bart De Wever de bespreking van het dossier van de IJzeren Rijn in handen zou nemen.

Wat is de stand van zaken? Wat kunt u mij daarover vertellen?

Ik ga ervan uit dat u daarover contact hebt gehad met de premier, dat hij u heeft geïnformeerd of dat u daarover bij hem hebt geïnformeerd. Misschien kunt u dat wat nader toelichten.

26.02 **Minister Jean-Luc Crucke:** Mijnheer de voorzitter, sinds het aantreden van de huidige regering hebben reeds meerdere contacten plaatsgevonden tussen de Belgische en de Nederlandse regeringsleiders, waarbij het dossier telkens aan bod kwam.

De politieke situatie in Nederland maakt dat daar nu eerst wordt uitgekeken naar de verkiezingen voor de Tweede Kamer op 29 oktober 2025 en naar de daaropvolgende vorming van een nieuwe regering.

Ik heb ook de Duitse minister van Transport ontmoet tijdens de formele Raad van de ministers van de Europese Unie die in juni 2025 plaatsvond. Wij hebben toen wederzijds onze wens uitgesproken om het project te doen slagen. De ontmoeting bood ook de gelegenheid om te spreken over de toekomstige intentieverklaring tussen onze twee landen, waarin de 3RX zal worden vermeld. Mijn administratie werkt aan het opstellen van deze verklaring en aan de coördinatie met de Duitse administratie.

Mijn medewerkers hebben het kabinet van de premier gebriefd over het dossier, enerzijds met het oog op het overleg dat premier De Wever op 6 mei 2025 in Den Haag had met de toenmalige Nederlandse minister-president Schoof, en anderzijds met het oog op het overleg tussen de premier en de Duitse bondskanselier Merz dat op 26 augustus 2025 plaatsvond in Berlijn.

Tijdens elk van die ontmoetingen heeft de premier onze gezamenlijke

26.01 **Frank Troosters (VB):** Le Rhin de fer est une liaison ferroviaire très importante qui relie le port d'Anvers et la région allemande de la Ruhr. Vous avez affirmé que le premier ministre, M. Bart De Wever, prendrait en main les discussions dans le cadre de ce dossier. Où en est ce dossier?

26.02 **Jean-Luc Crucke, ministre:** Depuis l'entrée en fonction de l'Ari-zona, plusieurs contacts ont eu lieu entre les chefs de gouvernement belge et néerlandais. Aux Pays-Bas, il faut d'abord attendre les résultats des élections prévues le 29 octobre 2025. J'ai rencontré le ministre allemand des Transports en juin 2025. Nous avons exprimé à l'époque notre volonté commune de mener ce projet à bien. Le tracé 3RX figurera dans notre future déclaration d'intention.

Au cours de ses rencontres avec ses homologues néerlandais et allemand, le premier ministre, M. De Wever, a réitéré notre ambition commune concernant le tracé 3RX. Il n'a pas entrepris d'autres démarches.

Ce dossier demeure plus que jamais une priorité à présent que les infrastructures alternatives de nos voisins présentent des problèmes

ambitie met betrekking tot de 3RX herhaald. Er zijn geen verdere stappen ondernomen door premier De Wever.

Het dossier van de 3RX blijft duidelijk een prioriteit, vandaag nog meer dan gisteren, nu de alternatieve infrastructuur bij onze buurlanden met capaciteitsproblemen kampt en het absoluut cruciaal is om efficiënte en snelle militaire corridors te ontwikkelen. Ik ben alleszins van plan om de internationale onderhandelingen nieuw leven in te blazen, in de eerste plaats met Nederland, zodra er een nieuwe regering is gevormd bij onze noorderburen.

26.03 Frank Troosters (VB): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord. Het is het antwoord waarvoor ik gevreesd had. Ik wil daar begrip voor hebben, maar zoals ik u al meermaals heb gezegd, wordt al jarenlang verklaard dat het een prioriteit, zelfs een topprioriteit is, dat het een belangrijke zaak is, dat we moeten blijven praten, wensen uitspreken, intentieverklaringen nieuw leven inblazen ... Ik hoop dat we met deze regering eindelijk in de fase zullen komen dat er op het einde van de legislatuur concrete resultaten zijn. Ik begrijp dat men de kar niet voor het paard kan spannen, maar het is heel belangrijk dat er actie wordt ondernomen. Het gaat om een belangrijke ontsluiting voor de haven van Antwerpen, Vlaanderen en het hele land.

U verklaart dat de premier met zijn collega's uit Duitsland en Nederland gepraat heeft en onze ambitie nogmaals heeft herhaald. Die ambitie moest normaliter al in de vorige jaren duidelijk zijn gemaakt. Ik neem aan dat ze voldoende overtuigd zijn dat er zeker nog actie zal volgen met concrete resultaten in de toekomst. Ik vertrouw daarvoor op u.

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

27 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De liberalisering van het personenvervoer per spoor" (56008944C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De pilootprojecten bij het spoor met een externe vervoersoperator" (56008945C)

27 Questions jointes de

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La libéralisation du transport ferroviaire de personnes" (56008944C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les projets pilotes sur le rail impliquant un opérateur de transport externe" (56008945C)

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

In dit land werd de markt voor het organiseren van reizigersvervoer per spoor vrijgesteld in december 2020. De NMBS kreeg echter (éénmalig) het uniek operatorschap voor het aanbieden van personenvervoer per spoor toegewezen voor tien jaar. Na 2032 zullen externe spoorvervoersoperatoren definitief toegang krijgen tot ons spoornetwerk.

Wat is de stand van zaken m.b.t. de voorbereiding van een geliberaliseerde markt voor het personenvervoer per spoor? Welke concrete maatregelen heeft deze regering sinds uw aantreden genomen om de veranderende marktomstandigheden voor het spoor vanaf 2032 voor te bereiden? Bestaat er een actieplan of draaiboek? Wat is desgevallend de inhoud? Zo niet, waarom niet? Maakt de minister zich sterk dat

de capacité et qu'il est crucial de développer des corridors militaires efficaces et rapides. Je relancerai les négociations internationales, d'abord avec les Pays-Bas, dès qu'un nouveau gouvernement y aura été formé.

26.03 Frank Troosters (VB): Cela fait des années qu'on dit que c'est une priorité. Je compte sur vous pour qu'enfin des résultats concrets soient obtenus d'ici la fin de cette législature.

27.01 Frank Troosters (VB): *Le marché de l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs a été ouvert à la concurrence en décembre 2020, mais la SNCB conserve le droit exclusif de transporter des voyageurs jusqu'en 2032. Après cette date, des opérateurs externes auront accès au réseau ferroviaire.*

Où en sont les préparatifs en vue de cette libéralisation? Quelles mesures et quels plans ont été adoptés depuis l'entrée en fonction du

ons land tegen 2032 organisatorisch, technisch en infrastructureel voorbereid zal zijn?

In Spoorvisie 2040 werd de ambitie geuit om in samenwerking met de regionale instanties in één vervoersregio een pilootproject op te zetten waar via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kon worden aangeduid met als doel de spoororganisatie van dit land te helpen zich voor te bereiden op de periode nadat het unieke operatorschap van de NMBS afloopt.

Tijdens eerdere bevraging hierover gaf de toenmalige minister van Mobiliteit aan dat een voorbereidende studie door de FOD Mobiliteit was afgerond zodat alles door de nieuwe/huidige regering kon worden geïmplementeerd.

Wat is de huidige stand van zaken m.b.t. het opzetten van een pilootproject met een externe spooroperator? Welke stappen werden hiervoor sinds uw aantreden genomen? Kan de minister de wil van deze regering tot het uitvoeren van zo'n proefproject bevestigen en daar een concrete timing aan verbinden of neemt men afstand van het in Spoorvisie 2040 opgenomen voornemen?

27.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Dank u, voorzitter.

Allereerst merk ik op dat het personenvervoer per spoor op Belgisch grondgebied volledig geliberaliseerd is. Elke exploitant kan zich tot Infrabel wenden om capaciteit te verkrijgen om op commerciële basis, met andere woorden zonder subsidie, passagierstreinen te laten rijden. Wat het openbaar personenvervoer per spoor betreft, is de regering zich er ten volle van bewust dat de NMBS aan het einde van het huidige beheerscontract met concurrentie zal worden geconfronteerd. Ze zal de onderneming daar zo goed mogelijk op voorbereiden door verschillende hervormingen door te voeren, met name door de modernisering van het personeelsbeleid.

Zoals bepaald in het regeerakkoord zal ik erop toezien dat we ons op de toekomst voorbereiden door de nodige maatregelen te nemen om zowel de continuïteit van de openbare dienstverlening tot 2032 te garanderen als de NMBS voor te bereiden op de openstelling van de markt. De vorige studies met betrekking tot het vierde spoorwegpakket en het pilootproject van de vorige regeringen zullen opnieuw worden geanalyseerd om de juridische, technische en operationele houdbaarheid ervan te onderzoeken. Tegen het einde van het jaar zal een door de FOD Mobiliteit en Vervoer opgestelde samenvattende nota het mogelijk maken om in de Kamer het debat op gang te brengen en de strategische doelstellingen te definiëren. Deze zullen vervolgens worden uitgevoerd in het kader van de contractualisering van de openbare dienstverlening inzake personenvervoer per spoor.

27.03 **Frank Troosters** (VB): Dank u wel, mijnheer de minister.

We hebben het daar zonet al kort over gehad. De liberalisering is al een feit. Het unieke operatorschap werd aan de NMBS toegekend omdat de onderneming zich eigenlijk nooit op de liberalisering heeft voorbereid – misschien zelfs bewust, om het die richting uit te kunnen sturen; wie zal het zeggen?

Hoe dan ook, het moment komt dichterbij waarop dat unieke

gouvernement actuel? Notre pays sera-t-il prêt d'ici 2032 sur le plan organisationnel et technique ainsi qu'au niveau des infrastructures? Qu'en est-il du projet pilote incluant un opérateur externe, qui est annoncé dans la Vision Rail 2040?

27.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre:

Le transport ferroviaire de personnes est entièrement libéralisé. Tout exploitant peut demander de la capacité à Infrabel pour exploiter des trains de voyageurs sans subventions. Le gouvernement est conscient que la SNCB sera confrontée à la concurrence à partir de 2032 et entend l'y préparer par le biais de réformes et notamment, par la modernisation de la gestion du personnel.

Les précédentes études réalisées sur le quatrième paquet ferroviaire et le projet pilote qui était prévu feront l'objet d'une nouvelle analyse en vue d'en évaluer la faisabilité. D'ici la fin de l'année, le SPF Mobilité rédigera une note de synthèse pour lancer le débat parlementaire et fixer les objectifs stratégiques.

27.03 **Frank Troosters** (VB): La SNCB perdra bientôt son statut d'opérateur unique. J'espère que les préparatifs annoncés produiront effectivement des résultats. Vos prédécesseurs vous ont laissé une situation difficile. Les projets pilotes verront-ils encore le jour? Quand?

operatorschap afloopt. Ik heb tijdens het debat al gehoord dat u zich oprecht wilt voorbereiden. Het is geen gemakkelijke strijd, ik wil daar wel in meegaan, maar het resultaat zal er wel moeten zijn. Dat zal de toekomst uitwijzen. Ik kom daar later graag op terug.

Nog één ding. U hebt een vervelende situatie geërfd van uw voorgangers, die eigenlijk niet veel gedaan hebben. Ik wou nog even terugkomen op de aangekondigde proefprojecten. Komen die er nog? U zegt dat die er komen. Hebt u een idee wanneer? Neen, zegt u, ze zitten in de pijplijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[28] Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vliegroutes en de motie van de gemeente Koekelberg hieromtrent" (56008949C)

[28] Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les routes aériennes et la motion de la commune de Koekelberg à ce propos" (56008949C)

[28.01] Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De huidige organisatie van de vliegroutes rond de luchthaven van Brussel-Nationaal zorgt al jarenlang voor grote frustratie bij vele Vlaamse gemeenten in de noordrand van Brussel. De toepassing van onder meer de RNP 07L-route leidt tot een onevenwichtige spreiding van de overvluchten, waarbij vooral Vlaamse gemeenten zoals Steenokkerzeel, Grimbergen en Vilvoorde onevenredig zwaar getroffen worden door lawaaihinder en uitstoot.

Deze situatie is het gevolg van een falend federaal luchtvaartbeleid dat systematisch de Vlamingen de last oplegt van een luchthaven die vooral ten dienste staat van de hoofdstad. Vlaams Belang pleit niet voor een beperking van de luchthavenactiviteiten, maar voor een eerlijke en billijke spreiding van de overlast, zodat niet steeds dezelfde Vlaamse gemeenten de dupe zijn.

Bovendien rijzen er steeds meer stemmen die pleiten voor een verbod op nachtvluchten tussen 23u en 7u. Een dergelijk verbod zou echter nefaste gevolgen hebben voor de werkgelegenheid en de competitiviteit van de luchthaven, die een cruciale economische motor vormt voor Vlaanderen. Het is daarom essentieel dat de economische belangen en tewerkstelling niet opgeofferd worden aan symbolische maatregelen die het probleem van de ongelijke spreiding niet oplossen.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Erkent u dat de huidige vliegroutes, in het bijzonder de toepassing van de RNP 07L-route, onevenredig nadelig zijn voor Vlaamse gemeenten in de noordrand van Brussel?

Bent u bereid om het huidige systeem van vliegroutes te herzien zodat de spreiding van overvluchten eerlijker en evenwichtiger wordt georganiseerd?

Hoe evalueert u de economische impact van een mogelijk verbod op nachtvluchten, en kan u bevestigen dat de federale regering dergelijke maatregel niet zal invoeren zonder grondige sociaaleconomische

[28.01] Britt Huybrechts (VB): *Les routes aériennes de l'aéroport de Bruxelles-National impactent surtout des communes flamandes. Nous ne préconisons absolument pas de limiter les activités aéroportuaires ou d'interdire les vols de nuit, mais il convient toutefois de parvenir à une répartition équitable et juste des nuisances acoustiques.*

Reconnaissez-vous que les routes aériennes actuelles, et en particulier la mise en œuvre de la route RNP 07L, ont une incidence disproportionnée sur les communes flamandes de la périphérie nord? Êtes-vous disposé à revoir le système actuel et à garantir une répartition plus équilibrée des passages d'avions? Quelle serait selon vous l'incidence économique d'une éventuelle interdiction des vols de nuit? Pouvez-vous confirmer que le gouvernement n'instaurera pas de mesures de ce type sans une analyse socioéconomique ou une concertation avec les secteurs concernés?

analyse en overleg met de betrokken sectoren?

28.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mevrouw Huybrechts, ter informatie, procedure RNP 07L betreft enkel het landen, niet het opstijgen. Dat is ook het voorwerp van de motie van de gemeente Koekelberg.

Op basis van de geldende Europese regelgeving zijn de vliegprocedures in de eerste plaats gericht op veiligheid. Ze zijn bedoeld om obstakels te vermijden, afstand tussen vliegtuigen te behouden en zich aan te passen aan wind- en weersomstandigheden. Daarnaast houden ze rekening met operationele en milieudoelstellingen. Het gebruik ervan hangt af van de configuratie van de baan en de weersomstandigheden.

De RNP 07L-procedure met een door satellieten geleide vluchtroute wordt gekenmerkt door een meer directe en meer op de baan gecentreerde uitlijning. Die configuratie toont aan dat de Vlaamse gemeenten dus niet worden blootgesteld aan de toepassing van de RNP 07L-procedure.

Ik moet ook verduidelijken dat de huidige procedure PBN 07L, waarover nu wordt gevlogen, tijdelijk is, in afwachting van het milieueffectenrapport dat de impact moet evalueren van de vliegroutes op de overgevlogen bevolking, het milieu en de geluidsoverlast.

28.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, ik was aan het wachten op een ander antwoord, met name dat u erkent dat de huidige vliegroutes nog altijd onevenredig nadelig zijn voor de Vlaamse gemeenten in de Noordrand van Brussel. Daarnaast ben ik benieuwd naar uw visie op de motie van de gemeente Koekelberg, die de Brusselse belangen wil beschermen in plaats van de Vlaamse belangen. Ik zal de vraag opnieuw indienen om daarop een concreet antwoord te krijgen.

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

29 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De staking van de treinbegeleiders in het depot van Bergen" (56008964C)**

29 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La grève des accompagnateurs de train au dépôt de Mons" (56008964C)**

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

Naar aanleiding van een incident waarbij een treinbegeleider het slachtoffer werd van agressie legden maandagochtend 6 oktober de treinbegeleiders in het depot van Bergen spontaan het werk neer.

Kan de minister de feiten die zich afspeelden verduidelijken?

Wat vormde de aanleiding tot het incident?

Werd de dader geïdentificeerd en aangehouden?

Kan de minister bevestigen dat de treinbegeleider meerdere breuken heeft opgelopen?

Is de treinbegeleider werkonbekwaam tgv de agressie? Zo ja, voor hoe lang?

28.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La procédure RNP 07L n'est utilisée que pour les atterrissages. Les procédures de vol doivent avant tout être sûres. Elles sont adaptées en fonction du vent et des conditions météorologiques tout en tenant également compte des objectifs opérationnels et environnementaux. La procédure RNP 07L se caractérise par un alignement direct, plus centré sur la piste. Elle n'expose pas davantage les communes flamandes. La procédure PBN 07L actuelle est temporaire, dans l'attente d'un rapport d'incidence environnementale qui évaluera ses effets sur la population et l'environnement.

28.03 **Britt Huybrechts** (VB): J'avais espéré que vous admettiez que les routes aériennes existantes sont disproportionnellement préjudiciables aux communes flamandes. Je suis curieuse de connaître votre avis sur la motion de la commune de Koekelberg, qui souhaite protéger les intérêts bruxellois.

29.01 **Frank Troosters** (VB): *Après l'agression d'une accompagnatrice de train, les accompagnateurs de train du dépôt de Mons ont arrêté le travail spontanément le 6 octobre.*

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur cet incident? Comment l'accompagnatrice de train se porte-t-elle? Comprenez-vous cette grève spontanée? Quelles mesures concrètes avez-vous prises?

Heeft de minister begrip voor de spontane stakingsactie van de treinbegeleiders?

Welke concrete maatregelen heeft de minister genomen naar aanleiding van dit incident?

29.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de reactie van de treinbestuurders. Wanneer men zich tijdens het uitoefenen van zijn beroep in gevaar voelt, is het vanzelfsprekend dat men zijn bezorgdheid uit. Onze prioriteit is de dialoog te herstellen en de veiligheid te waarborgen. Samen met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken zal ik de camerawet aanpassen, zodat agenten van Securail de mogelijkheid krijgen bodycams te dragen. Op die manier kan de veiligheid op de perrons en in de stations worden versterkt. We onderzoeken eveneens of deze mogelijkheid kan worden voorzien voor treinbegeleiders die dat wensen, op de lijnen waar zich regelmatig incidenten voordoen.

Op zondag 5 oktober werd een treinbegeleider fysiek aangevallen door een familie waarvan de zoon geen geldig vervoerbewijs had. De begeleider moest voor verzorging naar het ziekenhuis en liep verschillende verwondingen op, onder andere in het aangezicht. De politie werd onmiddellijk ingeschakeld en de betrokken daders werden aangehouden. De treinbegeleider kon dezelfde dag het ziekenhuis verlaten, maar is nog steeds werkonbekwaam. Dit incident veroorzaakte een schok en leidde tot een spontane staking en sterke solidariteit onder de collega-treinbegeleiders van het depot van Bergen, die vaker met moeilijke situaties worden geconfronteerd. Het lokale management was maandagochtend meteen aanwezig in het depot om in gesprek te gaan met de treinbegeleiders en de vakorganisaties. Er wordt nog een opvolgoverleg voorzien.

Ten slotte, ik vraag opnieuw dat dergelijke agressiegevallen door Justitie worden opgevolgd, zodat ze niet zonder gevolgen blijven.

29.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, het is een spijtig voorval, het zoveelste. We praten daar al heel lang over. Het verhaal over de bodycams horen we ook al heel lang. Ik hoop dat het snel in orde komt. Ik hoop echter ook dat men zich daar niet op zal blindstaren. Vaste camera's of bodycams zullen bepaalde mensen niet tegenhouden. Het zal zeker resultaat hebben, maar we mogen zeker niet denken dat het alles zal oplossen.

Het overleg en begeleiding voor die betrokken mensen, vind ik heel belangrijk. De begeleiding van mensen die dit meemaken, is belangrijk. Dat is niet min, het blijft soms heel lang doorwerken. Zo'n geval van agressie meemaken moet vreselijk zijn. Elke dag gaan werken en daarbij schrik moeten hebben voor de fysieke integriteit, lijkt me weinig aangenaam.

29.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Je comprends la réaction des conducteurs de train et leurs inquiétudes lorsque leur sécurité est compromise. Notre priorité consiste à restaurer le dialogue et à garantir la sécurité. Avec le ministre de l'Intérieur, j'adapterai la loi sur les caméras pour que les agents de Securail puissent porter des *bodycams*. Nous examinons également la question de savoir si les accompagnateurs de train actifs sur des lignes à risque doivent aussi avoir la possibilité d'en être équipés.

L'incident du 5 octobre, dans le cadre duquel une accompagnatrice de train a été victime d'une agression physique, montre la gravité de la situation. L'accompagnatrice a dû recevoir des soins à l'hôpital et a subi plusieurs blessures, notamment au visage. Elle a pu quitter l'hôpital le jour même mais est toujours en incapacité de travail. La direction locale a immédiatement entamé un dialogue avec les accompagnateurs de train et avec les organisations syndicales. Une concertation de suivi est également prévue. Les autorités judiciaires doivent assurer un suivi cohérent de ces agressions pour que celles-ci ne restent pas sans conséquences.

29.03 **Frank Troosters** (VB): Nous évoquons depuis longtemps la piste des *bodycams* et j'espère qu'elles seront rapidement mises en service. Toutefois, les caméras ne résoudront pas l'ensemble du problème. L'accompagnement des victimes est très important étant donné les marques profondes que laissent ces agressions. Le monde judiciaire doit en effet jouer son rôle et agir avec plus de fermeté contre les violences commises dans le domaine ferroviaire.

Uiteraard deel ik uw mening dat Justitie zijn rol moet spelen en dat de bestraffingen veel strenger moeten zijn voor plegers van feiten binnen het spoorgebeuren of elders. Hopelijk wordt het vervolgd en hopelijk zullen de bodycams er snel zijn.

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

30 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De kennis van het Nederlands bij het personeel van het station Brussels Airport-Zaventem" (56009043C)

30 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La connaissance du néerlandais du personnel de la gare de Brussels Airport-Zaventem" (56009043C)

30.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, op zaterdag 4 oktober 2025 omstreeks acht uur wilde een reiziger met zijn treinticket vanuit de luchthaven via de automatische toegangspoorten het spoorwegstation betreden. Omdat een van de poorten defect bleek te zijn, wat altijd kan gebeuren, vroeg hij assistentie aan de aanwezige beambte. Tot zijn verbazing kon deze persoon niet helpen omdat hij geen Nederlands sprak. Hoewel de beambte zich beleefd en verontschuldigend opstelde en zei dat hij geen Nederlands sprak, is het totaal onaanvaardbaar dat een personeelslid van een federale overheidsinstelling op Vlaams grondgebied de landstaal niet beheerst.

De taalwetgeving is nochtans duidelijk: personeelsleden die in Vlaanderen tewerkgesteld zijn, moeten in staat zijn om de reiziger in het Nederlands te woord te staan.

Ik heb hier in het verleden al meermaals vragen over gesteld, maar helaas blijkt dat de situatie nog steeds niet structureel is verbeterd. Er bereiken mij regelmatig gelijkaardige meldingen van reizigers die in het station van Brussels Airport niet in het Nederlands worden geholpen.

Met het oog op de tijd verwijs ik naar mijn schriftelijke vragen, mijnheer de minister.

30.02 Minister Jean-Luc Crucke: Uw bezorgdheid over de naleving van de taalwetgeving door de NMBS is genoteerd. Laat mij u meteen geruststellen: de NMBS leeft de taalwetgeving strikt na en ziet toe op de naleving ervan. De medewerkers die aan het loket zijn tewerkgesteld, zijn allemaal Nederlandstalig. Hier wordt bij aanwervingen nauwlettend op toegezien.

De NMBS heeft tot heden niet kunnen achterhalen wat er bij het door u vermelde incident gebeurd zou kunnen zijn. Mocht u aanvullende informatie kunnen bezorgen, bijvoorbeeld of het wel over een medewerker van de NMBS ging, dan laat ik dit verder onderzoeken.

Alle officiële communicatie van de NMBS gebeurt conform de wettelijke voorschriften. Dit geldt voor vervoerbewijzen, vaststellingen van onregelmatigheden, benamingen van stations, het omroepen in stations en op treinen en alle andere vormen van communicatie met reizigers. Medewerkers worden bovendien actief opgeleid in het correct toepassen van de taalwetgeving.

Wat de controle op de naleving van de taalwetgeving in de stations

30.01 Britt Huybrechts (VB): Un voyageur qui a demandé une assistance le 4 octobre 2025 alors qu'il se trouvait aux portiques automatiques de la gare ferroviaire de Brussels Airport, n'a pas pu être aidé parce que l'agent sur place ne parlait pas le néerlandais. Le problème a déjà été abordé à maintes reprises, sans qu'aucune amélioration structurelle n'y ait été apportée. Pour le reste, je renvoie à ma question déposée par écrit.

30.02 Jean-Luc Crucke, ministre: La SNCB respecte strictement les lois linguistiques. Les membres du personnel aux guichets sont tous néerlandophones. Ce point est surveillé de près. La SNCB n'a pas pu retrouver à quel incident vous faites référence. Peut-être pourriez-vous fournir plus d'informations. S'agissait-il réellement d'un agent de la SNCB? Toutes les communications officielles de la SNCB s'effectuent conformément à la législation sur l'emploi des langues et le personnel reçoit une formation en vue d'une application correcte de celle-ci. En 2024, la Commission permanente de Contrôle linguistique a recensé en tout et pour tout huit plaintes fondées

betreft, sensibiliseert de NMBS haar personeel over het correct gebruik van de bestuurstaal, in overeenstemming met de geografische ligging van het station.

De Vaste Commissie voor Taaltoezicht ontving in 2024 acht gegronde klachten over de NMBS. Om dit in het juiste perspectief te plaatsen: de NMBS vervoert jaarlijks 245 miljoen reizigers, wat gemiddeld 9.000 reizigers per weekdag betekent.

Kortom, de NMBS respecteert de taalwetgeving en doet dat in een complexe operationele context, waarin tweetaligheid structureel is ingebed en waar klantgerichtheid centraal staat.

30.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik zal zeker nog contact opnemen met mijn bron, opdat die eventueel zelf ook nog een klacht indient.

Met betrekking tot het taaltoezicht waren er acht gegronde klachten, wat relatief gezien zeer weinig is ten opzichte van de algemene cijfers. Ik vermoed echter dat zeer veel mensen geen klacht indienen, wellicht omdat ze niet weten dat het de moeite waard is. De Vlaming is van nature meestal nogal braaf en eerder geneigd om te zwijgen en gewoon ja te knikken. Ik ben zelf een Vlaming met een iets andere ingesteldheid. Ik durf harder op mijn strepen te staan voor de Nederlandse taal. De gemiddelde Vlaming denkt echter: oké, het is goed, volgende keer spreek ik toch maar Frans. Slechts enkelen beslissen om een volksvertegenwoordiger aan te schrijven. Misschien zou men mensen ertoe moeten aanzetten om telkens als zoiets gebeurt een klacht in te dienen. Daardoor zouden de klachtencijfers representatiever zijn en zal de NMBS moeten erkennen dat dit vaker voorvalt dan momenteel wordt beweerd.

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

31 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De werking van NMBS-dochtermaatschappij Ypto" (56009151C)

31 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le fonctionnement d'Ypto, filiale de la SNCB" (56009151C)

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

Ypto nv is een dochteronderneming van de NMBS die diensten verleent in de sector van digitale transformatie en ICT-infrastructuur. Het bedrijf kwam in het verleden reeds meermaals in opspraak omdat het de geldende regels inzake overheidsopdrachten niet respecteerde. Een verbetertraject werd gevolgd maar een rapport van het Rekenhof waarin het een algemene doorlichting voor 2023 en 2024 deed, gaf aan dat er nog steeds tekortkomingen waren in de correcte toepassing van de regelgeving bij het toekennen van overheidsopdrachten.

Welke nieuwe maatregelen om te komen tot een correcte toepassing van de geldende regelgeving inzake het toekennen van overheidsopdrachten heeft Ypto nv nog genomen sinds het laatste algemene rapport van het Rekenhof?

Kan de minister garanderen dat dienaangaande nu alles correct verloopt bij Ypto nv?

concernant la SNCB, sur un total de 9 000 voyageurs par jour ouvrable.

30.03 Britt Huybrechts (VB): Huit plaintes, c'est effectivement peu, mais je suppose que de nombreuses personnes ne prennent pas la peine de déposer une réclamation.

31.01 Frank Troosters (VB): *Ypto, la filiale informatique de la SNCB, a été plusieurs fois mise en cause pour des infractions aux règles en matière de marchés publics. Un rapport récent de la Cour des comptes a de nouveau relevé des manquements, et ce malgré des trajectoires d'amélioration antérieures.*

Quelles mesures supplémentaires Ypto a-t-elle prises en vue d'une application correcte de la réglementation? Le ministre peut-il garantir que tout se déroule désormais conformément aux règles? Les marchés d'un montant

Worden de aankoopopdrachten die meer als 30.000 euro bedragen momenteel nog steeds beheerd door de aankoopdienst van de NMBS? Zo neen, waarom niet?

Is een scenario waarbij de dienstverlening van Ypto nv in de toekomst volledig door haar moederbedrijf NMBS wordt opgeslorpt in de nabije toekomst (deze legislatuur) mogelijk? Zo ja, wanneer zal dat gebeuren? Zo neen, waarom niet?

31.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, ter herinnering geef ik mee dat het Rekenhof de rechtmatigheid van een selectie van overheidsopdrachten die werden geplaatst door de FOD Economie, de federale politie, het Studiecencentrum voor Kernenergie, de FOD WASO, Beliris, Ypto, TUC RAIL en Infrabel onderzocht. De resultaten van dat onderzoek werden begin 2025 door het Rekenhof publiek gemaakt.

U verwijst in uw vraag naar de initiatieven die reeds werden genomen voor de publicatie van het desbetreffende rapport. Het Rekenhof erkende inderdaad de inspanningen en maatregelen die IT-dochteronderneming Ypto reeds had geleverd respectievelijk genomen om haar interne werking en aanbestedingsprocessen volledig in overeenstemming te brengen met de regelgeving.

Tegelijk formuleerde het Rekenhof ook een reeks aanbevelingen ten opzichte van Ypto. Ypto en de NMBS onderschrijven die volledig en hebben ook niet gewacht op het rapport van begin dit jaar om bijkomende verbeteringen uit te werken en door te voeren. In de voorbije 2 jaar werden 42 verschillende maatregelen genomen ter versterking van de aankoopprocessen, die tegemoetkomen aan de aanbevelingen van het Rekenhof, zoals de systematische toegeving van de raming van de opdracht en het gebruikmaken van het opdrachtdocument conform de wetgeving. Er zijn nog 4 maatregelen uit te voeren tegen het einde van 2025. Er zullen dan in totaal 46 maatregelen zijn uitgevoerd, waarmee alle aanbevelingen van het Rekenhof worden beantwoord.

Vandaag worden Yptoaankopen boven 130.000 euro door de NMBS uitgevoerd. Enkel de aankopen voor digitale prestaties in regie worden door Ypto uitgevoerd, met toepassing van de maatregelen zoals opgenomen in het actieplan en onder het toezicht en volgens de richtlijnen van de centrale aankoopdiensten van de NMBS.

De nodige maatregelen zijn dus genomen om een correcte toepassing van de regelgeving te verzekeren. De auditresultaten, het actieplan en de bijkomende interne controlemechanismen tonen aan dat de situatie aanzienlijk is verbeterd. Alles wijst erop dat de huidige procedures conform de wetgeving verlopen en dat er voortdurend wordt gemonitord.

Op verschillende niveaus wordt gewaakt over de strikte opvolging van de maatregelen. Er is een driemaandelijks rapportering aan het auditcomité van de NMBS over het dossier. Daarnaast heeft de *procurement board* van de NMBS, dat toezicht houdt op de governance en de naleving van de aanbestedingsverplichtingen, een ruimere rol op zich genomen en houdt die toezicht op de aankopen van Ypto.

Het actieplan werd tevens aan het Rekenhof bezorgd. Eind februari 2025 vond een overleg plaats tussen het Rekenhof, de NMBS en Ypto, waarbij het Rekenhof aankondigde binnen twee à drie jaar een opvolgaudit te organiseren, een initiatief dat door de NMBS en Ypto wordt verwelkomd.

supérieur à 30 000 euros sont-ils toujours gérés par le service des achats de la SNCB? Est-il envisagé de réintégrer entièrement les services d'Ypto au sein de la SNCB?

31.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La Cour des comptes a examiné en 2025 la régularité des marchés publics, notamment au sein d'Ypto, de TUC RAIL et d'Infrabel. Elle a reconnu les efforts déployés par Ypto pour aligner son fonctionnement sur la réglementation, tout en formulant des recommandations complémentaires.

Ypto et la SNCB ont entre-temps mis en œuvre 42 mesures destinées à renforcer les processus d'achat; 4 autres mesures devaient suivre d'ici la fin de l'année 2025. Les achats supérieurs à 130 000 euros sont effectués par le biais de la SNCB, tandis qu'Ypto ne fournit que des services numériques en régie, sous la supervision du service central des achats.

Les procédures se déroulent à présent conformément à la législation et font l'objet d'un suivi rigoureux grâce au contrôle interne et à un rapport trimestriel adressé au Comité d'audit. L'équipe Procurement de la SNCB contrôle également les achats d'Ypto.

Le plan d'action d'Ypto a été soumis à la Cour des comptes. Fin février 2025, une concertation a eu lieu avec la Cour des comptes, qui réalisera un audit de suivi dans deux à trois ans, ce qui est salué par Ypto et la SNCB.

L'intégration complète d'Ypto au sein de la SNCB n'est pas prévue pour l'instant. Ypto remplit un rôle spécifique en tant que filiale informatique spécialisée. L'accent est mis sur la consolidation des réformes, le renforcement de la *compliance* et l'optimisation de la coopération avec la SNCB. Les services centraux de support tels que

Tot slot vraagt u of het mogelijk is dat de NMBS de dienstverlening van Ypto volledig opsloopt. De NMBS heeft in het afgelopen jaar een omvangrijke efficiëntieoefening gerealiseerd waarbij het aantal filialen is teruggebracht van 12 in 2016 naar 1 vandaag, met de naam Ypto. Dat toont aan dat de NMBS op zeer ernstige wijze de rol en de meerwaarde van de filialisering heeft geëvalueerd.

Het opsorpen van Ypto is op dit moment niet aan de orde. Ypto vervult een specifieke rol als gespecialiseerde IT-dochteronderneming bij de NMBS. De huidige prioriteit ligt bij het consolideren van de hervormingen, het versterken van de complianceprocessen en het optimaliseren van de samenwerking met de moedermaatschappij, niet bij een structurele integratie.

Wel werden centrale ondersteunende diensten in 2025 overgeheveld van Ypto naar de NMBS, zoals communicatie, HR-diensten, finance en facility management. Daartoe werd een dienstcontract gesloten tussen de NMBS en Ypto, waarin de diensten zijn vastgelegd die de NMBS voor Ypto uitvoert. Ook dat draagt bij aan de efficiëntieoefeningen die de NMBS onderneemt met uitvoering van het openbardienstcontract.

Samengevat kan worden gesteld dat Ypto en de NMBS de aanbevelingen van het Rekenhof zeer ernstig hebben genomen, dat ze de uitvoering ervan rigoureus opvolgen en dat de nodige waarborgen zijn ingebouwd om de correcte toepassing van de regelgeving inzake overheidsopdrachten blijvend te verzekeren.

31.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, dat was een heel uitgebreid antwoord. Ik heb er wel wat bedenkingen bij. Ik kijk alvast uit naar de volgende audit. Als ik mag geloven wat u zegt of wat men u laat zeggen, zal dat een vlekkeloos rapport zijn. We zullen zien.

la communication, les ressources humaines, les finances et le *facility management* ont été transférés à la SNCB en 2025 dans le cadre d'un contrat de service.

Les recommandations de la Cour des comptes sont donc prises au sérieux et il existe des garanties suffisantes pour assurer durablement l'application correcte de la réglementation en matière de marchés publics.

31.03 Frank Troosters (VB): J'ai quelques réserves, mais j'attends avec impatience, tout comme vous, le prochain audit. Si je peux croire ce que vous dites ou ce qu'on vous laisse dire, ce sera un rapport irréprochable. Nous verrons bien.

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

32 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De slechte staat van de perrons in Hasselt" (56009236C)

32 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le piètre état des quais à Hasselt" (56009236C)

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

Reeds voor de tweede keer zijn er klachten over de slechte staat van de pas gerenoveerde perrons in het station van Hasselt. Deze keer zijn de nog vrij nieuwe tegels op perron 8 en 9 gebarsten.

Hoe verklaart de minister de aanhoudende problemen met de perrontegels in Hasselt?

Gaat het opnieuw over een 'één lot tegels van slechte kwaliteit', of is er een structureel probleem wat betreft het gebruik van dit soort tegels? Welke budgettaire implicatie zal het vervangen/herstellen van de tegels op perron 8 en 9 met zich meebrengen? Valt dit bedrag terug te vorderen bij de fabrikant? Welke zijn ter zake de bestaande

32.01 Frank Troosters (VB): Dans les quais récemment rénovés de la gare de Hasselt, les dalles des quais 8 et 9 sont fissurées.

Comment expliquez-vous ce problème persistant? Quelles sont les implications budgétaires d'une réparation? Ce montant peut-il être récupéré auprès du fabricant? Combien a coûté le remplacement précédent des dalles des quais 4, 5, 6 et 7 et quel montant a été récupéré auprès du fournisseur?

contractuele bepalingen?

Eerder dit jaar moesten ook de tegels op de perrons 4, 5, 6 en 7 al vervangen worden. Hoeveel heeft deze herstelling/vervanging gekost en welk bedrag werd hiervan gerecupereerd bij de leverancier van de tegels?

32.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het betreft een probleem met de tegels dat pas aan het licht is gekomen na de ingebruikname. De precieze oorzaak is nog niet gekend. De verantwoordelijkheid ligt volledig bij de aannemer, zowel voor de eerder vastgestelde problemen als voor de meest recente.

Het is dan ook aan de aannemer om dit op te lossen door de tegels te vervangen. Aangezien de aannemer de nodige vervanging op eigen kosten moet uitvoeren, heeft de NMBS geen zicht op de kostprijs daarvan. Voor mij en voor de NMBS is het essentieel dat er zo snel mogelijk een duurzame en definitieve oplossing komt, in het belang van de reiziger.

32.03 **Frank Troosters** (VB): Dank u wel, mijnheer de minister.

Ik heb er daarstraks ook al naar verwezen. Ik heb daar al eerder vragen over gesteld. Toen kreeg ik als antwoord dat het om een slecht lot ging. Ik denk dat het iets meer is dan dat. Misschien moeten we nog eens kijken naar de aankoopprocessen.

Nu gaat het om de perrons acht en negen. Ik ben zelf van Hasselt en ik ben eens gaan rondwandelen. Het is niet beperkt tot acht en negen. Ook op de perrons vier en vijf zie je gebarsten tegels en dergelijke. Ik denk dus dat het probleem wat breder is dan dat.

Goed, we zullen afwachten wat de vervanging en de kosten betreft. Het is eigenlijk bijzonder jammer dat een renovatie waarop zo lang is gewacht en die zo mooi is uitgevoerd, op deze manier wordt ontsierd. De heraanleg van de perrons en dergelijke is echt zeer mooi gedaan in het station van Hasselt. Dit probleem is dan ook bijzonder spijtig en enigszins pijnlijk.

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

33 **Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De goede samenwerking tussen het spoorpersoneel en de politie" (56009237C)**

33 **Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La bonne collaboration entre le personnel ferroviaire et la police" (56009237C)**

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

Dankzij de alertheid en het goede handelen van een treinbegeleidster, het knappe optreden van Securail-agenten en de goede samenwerking met de politie konden drie mannen die de bagage van een treinreiziger op een ochtendtrein richting Luxemburg hadden gestolen gevat worden in Gembloux. Dit collectieve optreden verdient alle lof en toont het belang van een goede onderlinge samenwerking tussen de betrokken instanties aan. Helaas is dit niet altijd het geval en dient er werk

32.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Le problème avec les dalles n'est apparu qu'après la réouverture des quais. La cause exacte n'est pas encore connue, mais la responsabilité incombe entièrement à l'entrepreneur. Il doit remplacer les dalles à ses frais. Pour moi et pour la SNCB, une solution rapide, durable et définitive est essentielle.

32.03 **Frank Troosters** (VB): Nous attendrons le remplacement et son coût, mais c'est une affaire tout à fait regrettable.

33.01 **Frank Troosters** (VB): *L'arrestation rapide de trois voleurs dans un train à destination du Luxembourg montre l'importance de la collaboration entre Securail et la police.*

Quelles initiatives ont-elles été prises récemment pour renforcer cette coopération et quelles

gemaakt te worden van een betere samenwerking tussen Securail en politiediensten.

mesures supplémentaires sont-elles prévues?

Welke acties heeft de minister recent nog genomen om de samenwerking tussen de veiligheidsdienst van de NMBS (Securail) en de Spoorweggpolitie en lokale politiezones te verbeteren?

Welke maatregelen dienaangaande zal de minister nog nemen?

[33.02] Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer Troosters, het is essentieel dat reizigers zich veilig voelen in het station en op de trein. De NMBS neemt daarvoor voortdurend bijkomende initiatieven binnen haar bevoegdheden en werkt daarvoor samen met verschillende partners.

De veiligheidsaanpak steunt op drie pijlers: de zichtbare aanwezigheid van veiligheidspersoneel, technopreventieve middelen zoals camera's en samenwerking met de federale en lokale politiediensten en Justitie.

De samenwerking tussen de NMBS, Securail en de politiediensten is structureel verankerd. Er zijn afspraken over informatie-uitwisseling, gecoördineerde acties en regelmatige overlegmomenten. Dat overleg maakt het mogelijk om snel en efficiënt te reageren bij ernstige incidenten en versterkt de gezamenlijke aanpak van veiligheidsproblemen.

Sinds deze zomer hebben 124 lokale politiezones en 32 federale politie-entiteiten operationeel toegang tot de camerabeelden van de NMBS in en rond de stations. Die beelden zijn enkel in realtime beschikbaar in het kader van bestuurlijke of gerechtelijke opdrachten. Elke politiezone heeft daarvoor een protocolakkoord ondertekend.

De inzet van Securailagenten werd versterkt, waardoor onder meer de upfrontticketcontrole is uitgebreid en extra patrouilles kunnen plaatsvinden op risicovolle treinen en lijnen met bijzondere aandacht voor vroege en late ritten. Securail werkt zonegericht en kan zo flexibel inspelen op lokale noden en hotspots.

Op basis van meldingen aan het Security Operations Center (SOC) voert de NMBS regelmatig risicoanalyses uit om kwetsbare stations en verbindingen te identificeren. Er wordt ook onderzocht hoe het gebruik van bodycams voor veiligheidspersoneel en treinbegeleiders mogelijk kan worden gemaakt. Daarnaast overlegt de NMBS met regionale openbarevervoersoperatoren om via gezamenlijke acties reizigers en personeel te sensibiliseren en hun veiligheidsgevoel te versterken. Belangrijke elementen zijn het 24/7 bereikbare noodnummer van Securail, de rol van de treinbegeleider als eerste aanspreekpunt, extra Securailpatrouilles en het gebruik van camera's aan boord en in stations.

Tot slot werkt de NMBS structureel samen met steden en gemeenten. Met veel steden zijn er concrete afspraken gemaakt over de veiligheid in de stationsomgeving, vaak in samenwerking met de lokale politie en sociale diensten. Het blijft cruciaal dat alle betrokken partijen verantwoordelijkheid opnemen, zeker bij complexe problematieken zoals drugs, mensen zonder wettig verblijf of conflicten in de stationsomgeving.

Ik zal eveneens blijven inzetten op een betere coördinatie van het integrale veiligheidsbeleid op het vlak van vervoer en infrastructuur van ons spoorweganet.

[33.02] Jean-Luc Crucke, ministre: La SNCB travaille en permanence à renforcer la sécurité dans les gares et les trains, en s'appuyant sur trois piliers: la présence visible du personnel de sécurité, la technoprévention et une collaboration étroite avec la police et la justice. Cette collaboration est ancrée de manière structurelle par le biais d'accords relatifs à l'échange d'informations, d'actions communes et de concertations.

Depuis l'été, 124 zones de police locales et 32 services fédéraux ont accès aux images de vidéosurveillance en temps réel de la SNCB, exclusivement dans le cadre de missions administratives ou judiciaires. La présence de Securail a été renforcée, avec davantage de patrouilles et de contrôles sur les lignes à risque, en particulier pendant les trajets tôt le matin et tard le soir. Des analyses de risques déterminent les endroits où des efforts supplémentaires sont nécessaires, et l'utilisation de caméras corporelles est à l'étude.

La SNCB travaille également avec les autorités locales et les opérateurs de transport sur des initiatives communes visant à renforcer le sentiment de sécurité. Le gouvernement prépare en outre une réforme visant à mieux structurer la coopération entre Securail et la police par le biais d'une administration commune devant harmoniser leur planification stratégique et opérationnelle.

Het regeerakkoord voorziet in een bundeling van de bevoegdheden inzake veiligheid. Concreet zullen we de juridische middelen opstellen die het mogelijk maken om de operationele samenwerking tussen de politie en Securail beter te structureren, aangezien beide entiteiten actief zijn op dat domein. In het kader van een medevoogdijschap met de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken zal een bestuur worden ingevoerd dat voorziet in een versterkte synergie bij de uitwerking en uitvoering van de strategische en operationele planning van Securail in coördinatie met het geïntegreerd veiligheidsactieplan van de NMBS.

33.03 Frank Troosters (VB): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

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

34 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De onveilige situatie in het station van Dendermonde" (56009238C)

34 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'insécurité dans la gare de Termonde" (56009238C)

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

Recent werd een treinbestuurder na zijn werkshift door een groep jongeren aangereden en in elkaar geslagen aan het station van Dendermonde. De arme man hield er een gebroken neus aan over en is een maand arbeidsongeschikt.

De treinbestuurder gaf aan dat het steeds moeilijker wordt om in veilige omstandigheden de trein te nemen in Dendermonde: al jaren hangt er een groep van 'jongeren' rond die uit zijn op amok maken en bovendien zouden beschikken over illegale wapens. De camerabeelden die aan het station gemaakt worden schrikken hen helemaal niet af. Volgens de treinbestuurder zouden heel wat reizigers te kennen gegeven hebben voortaan de trein niet meer in het station van Dendermonde te willen nemen omwille van het gebrek aan veiligheid daar.

Welke maatregelen zal de minister binnen de mogelijkheden en in zijn hoedanigheid van minister van Mobiliteit nemen om veiligheid van de treinreizigers in het station van Dendermonde te garanderen?

Vindt de minister dat treinreizigers zouden afhaken omwille van een gebrek aan veiligheid in lijn met de regeringsambities om meer mensen tot het nemen van de trein aan te zetten?

34.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mijnheer de voorzitter, de NMBS volgt de veiligheidssituatie in en rond het station van Dendermonde nauwgezet en continu op. Binnen de bevoegdheden van de Corporate Security Service (CSS) worden verschillende maatregelen getroffen om de veiligheid van de treinreizigers te waarborgen, in nauwe samenwerking met Securail, de lokale politiediensten en andere betrokken partners.

Inzake de maatregelen ter bevordering van de veiligheid voert de CSS regelmatig risicoanalyses uit op basis van meldingen aan het Security Operations Center. De analyses houden rekening met incidentstatistieken, reizigersstromen, infrastructuurkenmerken en meldingen van

34.01 Frank Troosters (VB): *Depuis des années, un groupe de jeunes fait régner l'insécurité dans le quartier de la gare de Termonde, à tel point que de nombreux voyageurs n'osent plus y prendre le train. Récemment, un conducteur de train y a même été roué de coups après son service.*

Quelles mesures pouvez-vous prendre pour garantir la sécurité des voyageurs dans la gare de Termonde?

34.02 Jean-Luc Crucke, ministre: En collaboration avec Securail, les services de police locaux et d'autres partenaires concernés, plusieurs mesures sont prises pour promouvoir la sécurité. Sur la base d'une analyse des statistiques d'incidents, des flux de voyageurs, des caractéristiques de l'infrastructure et des signalements de nuisances, les gares et les liaisons vulnérables sont identifiées afin de pouvoir

overlast. Op die manier worden kwetsbare stations en verbindingen geïdentificeerd en worden gepaste maatregelen getroffen.

Naar aanleiding van een geval van agressie tegen een treinbestuurder in Dendermonde werd onmiddellijk contact opgenomen met de lokale politie. Het betrof jongeren die zich ophielden aan de busperrons. De politie heeft daarop intensief gepatrouilleerd, zowel in uniform als in burger. Securail heeft bovendien dagelijkse passages ingepland in de late namiddag en avond. Daarenboven zal de doorgang tussen de fietsenstalling en het stationsgebouw visueel worden afgebakend om duidelijk te maken dat het niet toegelaten is zich daar op te houden. Dat draagt bij tot een vlotte en veilige reizigersstroom.

De inzet van Securailagenten gebeurt doelgericht en proportioneel. Zij kunnen bij overlast of ongepast gedrag processen-verbaal opstellen en indien nodig de politiediensten inschakelen. Hun opdracht omvat het waarborgen van de veiligheid van reizigers, personeel en infrastructuur, het voorkomen en aanpakken van overlast en crimineel gedrag en het ondersteunen van de politiediensten.

Naast fysieke aanwezigheid wordt ook gebruikgemaakt van camera-bewaking via strategisch geplaatste camera's, waardoor permanent toezicht mogelijk is, ook wanneer er geen agenten ter plaatse zijn.

Inzake de impact op het vertrouwen van de reizigers kan ik meegeven dat de NMBS en ik ernaar streven dat vertrouwen te behouden en te versterken, in lijn met de regeringsambitie om meer mensen ertoe aan te zetten om de trein te nemen. De samenwerking met lokale en federale partners is gericht op het structureel verbeteren van de veiligheid en het comfort van zowel reizigers als omwonenden.

Op basis van de beschikbare gegevens kan worden gesteld dat er momenteel geen sprake is van een structureel onveilige situatie in en rond het station van Dendermonde. De situatie wordt opgevolgd en wanneer nodig worden gerichte acties ondernomen. De NMBS blijft inzetten op preventie, zichtbare aanwezigheid en snelle interventie, zodat reizigers en personeel zich veilig voelen en met vertrouwen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Zoals eerder gezegd, zal ik de NMBS vragen om mij de bestaande statistieken ter beschikking te stellen met betrekking tot de verschillende vormen van intimidatie en agressie in de trein gedurende de afgelopen jaren.

Zoals ik al vaker heb benadrukt, en als regelmatige treinreiziger, besteed ik bijzondere aandacht aan de veiligheidsuitdagingen in en rond onze stations. De bescherming van reizigers, spoorwegpersoneel en omwonenden is een absolute prioriteit binnen het mobiliteitsbeleid dat ik verdedig. Ik sta volledig achter de maatregelen die spoorwegmaatschappijen in overleg met lokale autoriteiten en politiediensten nemen om een veilige en rustige omgeving te waarborgen.

De veiligheid in het openbaar vervoer kan niet worden samengevat in een slogan. Zij is gebaseerd op concrete acties, permanente waakzaamheid en strikte coördinatie tussen alle betrokken actoren. Als minister van Mobiliteit zet ik mij volledig in om deze eisen dagelijks waar te maken. Elke melding verdient een reactie, elke maatregel moet effect hebben en het vertrouwen van reizigers moet gebaseerd zijn op tastbare feiten, niet op beloften. In die geest zal ik de situatie in Dendermonde, net als elders op het net, op de voet blijven volgen.

prendre des mesures adéquates.

Après l'agression d'un conducteur de train à Termonde, la police locale a été contactée immédiatement. Il s'agissait de jeunes qui zônaient sur les quais de bus. La police a ensuite organisé des patrouilles intensives à la fois en uniforme et en civil, et de son côté Securail a également effectué des passages quotidiens. En cas de nuisances, les agents de Securail peuvent dresser des procès-verbaux ou faire intervenir les services de police. Des caméras placées à des endroits stratégiques permettent une surveillance permanente.

Avec nos partenaires locaux et fédéraux, nous ambitionnons de conserver et de renforcer la confiance des voyageurs.

Sur la base des données disponibles, il n'y a pas de situation structurellement dangereuse dans la gare de Termonde et dans ses environs.

En concertation avec les pouvoirs locaux et les services de police, la SNCB prend toutes les mesures possibles pour garantir la sécurité et la tranquillité aux abords des gares. Cela nécessite des actions concrètes, une vigilance permanente et une coordination stricte entre tous les acteurs concernés. Chaque signalement mérite une réaction. La confiance des voyageurs doit reposer sur des faits tangibles, et non sur des promesses. C'est dans cet état d'esprit que j'assurerai le suivi de la situation à Termonde.

34.03 Frank Troosters (VB): Ik zal het dossier ook blijven opvolgen. Voor het overige dank ik u voor uw antwoord.

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

35 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Brucargo" (56009305C)

35 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Brucargo" (56009305C)

35.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

De luchthaven van Zaventem heeft recent 'Brucargo Centraal' ingehuldigd: drie nieuwe gebouwen die acht verouderde panden vervangen en samen 34.000 m² aan opslag- en kantoorruimte omvatten. De site, goed voor twaalf voetbalvelden, moet de verdere groei van de vrachtactiviteiten ondersteunen. Volgens Brussels Airport betekent dit een capaciteitsverhoging van 30%, met extra temperatuurgecontroleerde zones en een nieuwe parkeertoren met 500 plaatsen.

De luchthaven is en blijft een belangrijke economische motor voor Vlaanderen, goed voor tienduizenden directe en indirecte jobs. Projecten zoals Brucargo Centraal kunnen een verdere positieve impuls geven aan de Vlaamse economie, zeker in sectoren als logistiek, export en farmaceutische distributie. Dat neemt niet weg dat zulke uitbreidingen ook vragen oproepen inzake veiligheid, milieu-impact en ruimtelijke planning. De bewoners in de regio dragen immers al jaren de lasten van lawaai, verkeer en uitstoot.

Graag verneem ik van de minister het volgende:

Kan u toelichten of en in welke mate het project Brucargo Centraal publieke steun, subsidies of fiscale stimuli heeft ontvangen, rechtstreeks of onrechtstreeks, via federale of regionale kanalen?

Hoe wordt de toegenomen vrachtcapaciteit afgestemd op de veiligheids- en milieuvoorschriften, met name inzake nachtvluchten, geluidsnormen, CO₂-uitstoot en luchtverkeer rond de luchthaven?

Werd er voorafgaand aan dit project een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd die zowel de economische meerwaarde als de leefkwaliteit in de omliggende gemeenten (Machelen, Steenokkerzeel, Zaventem) in kaart brengt? Zo ja, kan u de resultaten daarvan meedelen?

35.02 Minister Jean-Luc Crucke: Geachte collega, het project Brucargo Centraal is een investering van 70 miljoen euro privégeld in de herontwikkeling van een zone van 83 hectare in het hart van de cargozone. Het project wordt ontwikkeld door de luchthaven, zonder publieke steun. Het is niet MER-plichtig. In het centrale gedeelte van de cargozone werden acht verouderde gebouwen vervangen door drie duurzame, innovatieve logistieke gebouwen die samen magazijnen en kantoorruimte omvatten.

Die herontwikkeling zal niet leiden tot een toename van het aantal cargovluchten. Voor de bouw van Brucargo Centraal heeft Brussels Airport Company (BAC) resoluut gekozen voor een duurzame en

35.01 Britt Huybrechts (VB):
L'aéroport de Zaventem a inauguré trois nouveaux bâtiments, dans la zone Brucargo Central, totalisant 34 000 m² d'espace d'entrepôts et de bureaux. Pour Brussels Airport, cela représente une augmentation de 30 % de la capacité pour les activités de fret. Ce projet renforce le rôle économique de l'aéroport, mais soulève également des questions en matière de sécurité, d'impact environnemental, d'aménagement du territoire et de soutien public. Pouvez-vous fournir d'avantage de précisions à ce sujet?

35.02 Jean-Luc Crucke, ministre:
Brucargo Central représente un investissement de 70 millions d'euros, financé par des fonds privés, pour le réaménagement de 83 hectares dans la zone cargo. Le projet a été réalisé sans aide publique et n'était pas soumis à l'obligation d'une étude d'incidence environnementale. Huit anciens bâtiments ont été remplacés par trois constructions durables destinées à

circulaire aanpak. De oude gebouwen werden afgebroken volgens de principes van de circulaire economie en de nieuwe gebouwen werden opgetrokken in hout. Dat zorgt voor 1,5 ton minder CO₂-uitstoot in vergelijking met een gelijkwaardig gebouw in beton of staal.

Het project zet in op een combinatie van praktische oplossingen: zonnepanelen, een elektrische warmtepomp gekoppeld aan boorgatenergieopslag (BEO) voor verwarming en koeling, geoptimaliseerd waterbeheer, verbeterde binnenluchtkwaliteit en veel natuurlijke lichtinval. Verder werd veel aandacht besteed aan vlot en veilig verkeer, met eenrichtingsverkeer rondom de site en een rechtstreekse noord-zuidverbinding tussen de gebouwen. Ook werd in brede fiets- en voetpaden voorzien.

Tot slot kwam er 20 % meer groene ruimte bij, wat bijdraagt tot een aangename werkomgeving. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse was niet verplicht en werd dan ook niet uitgevoerd.

35.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, het is een zeer mooi project. Ik heb het opgezocht op de website en reacties en persartikels erover gelezen. Het lijkt me een klimaatvriendelijk en goed project, zowel voor de luchthaven als voor de cargosector. Het is fijn dat er ook eens iets positiefs aan bod komt.

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

36 Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De disproportionele federale financiering van de luchtverkeersleiding" (56009382C)

36 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le financement fédéral disproportionné du contrôle aérien" (56009382C)

36.01 Britt Huybrechts (VB): : Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Hoewel het beheer van de luchthavens een gewestbevoegdheid is, blijft de luchtverkeersleiding via Skeyes een federale verantwoordelijkheid. Uit het Koninklijk Besluit van 20 december 2024 over de financiering van de plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten in 2025 blijkt echter een opmerkelijke ongelijkheid tussen de luchthavens.

Op Brussels Airport, de belangrijkste luchthaven van het land, betalen de luchtvaartmaatschappijen zelf 75 % van de kosten voor de luchtverkeersleiding. De federale overheid draagt daar slechts 25 % bij. Op de regionale luchthavens ligt dat volledig anders: daar betalen de gebruikers 0 %, terwijl de federale overheid 85 tot 100 % van de kosten op zich neemt en het Waalse Gewest zelfs nog 15 % extra bijlegt voor Charleroi en Luik.

Vandaag blijkt bovendien dat dit ongelijk speelveld ook juridisch betwist wordt. In juli 2023 diende Brussels Airlines een klacht bij de Europese Commissie in tegen de "onwettige staatssteun" aan de luchthaven van Charleroi.

Acht u het normaal dat luchtvaartmaatschappijen in Zaventem 75 % van de kosten dragen, terwijl maatschappijen op Charleroi of Luik volledig vrijgesteld blijven? Bent u bekend met de klacht van Brussels

servir d'entrepôts et de bureaux. Une approche durable et circulaire a été privilégiée, notamment par le choix du bois comme matériau de construction, l'installation de panneaux photovoltaïques, une gestion de l'eau optimisée et une augmentation de 20 % des espaces verts. Une grande attention a également été accordée à la fluidité et à la sécurité du trafic. En outre, de larges pistes cyclables et trottoirs ont été prévus. Une analyse coûts-bénéfices sociaux n'a pas été réalisée.

35.03 Britt Huybrechts (VB): Il s'agit d'un projet intéressant et respectueux de l'environnement, qui profite à l'aéroport et au secteur cargo.

36.01 Britt Huybrechts (VB):
Bien que la gestion des aéroports constitue une compétence régionale, le contrôle du trafic aérien demeure une responsabilité fédérale exercée par Skeyes. Cependant, l'arrêté royal du 20 décembre 2024 fixant les modalités de financement des coûts pour la prestation de services terminaux de navigation aérienne pour les aéroports belges en 2025 révèle une inégalité notable entre les aéroports. À l'aéroport de Bruxelles, les compagnies aériennes supportent 75 % de ces coûts, tandis que l'État fédéral en prend 25 % à sa charge. Dans les aéroports régionaux, les utilisateurs ne paient rien alors que l'État fédéral assume entre 85 et 100 % des dépenses et que la Région wallonne y ajoute une contribution supplémentaire de 15 % pour les aéroports de Charleroi et de Liège.

Airlines bij de Europese Commissie over vermeende staatssteun aan de luchthaven van Charleroi?

Heeft de Europese Commissie België inmiddels om een standpunt of dossier gevraagd, en zo ja, wat houdt het Belgische antwoord of verweer in? Acht u het verenigbaar met het Europees mededingingsrecht dat Charleroi Airport, met meer dan 10 miljoen passagiers per jaar, nog steeds 100 % gesubsidieerd wordt voor luchtverkeersleiding, terwijl maatschappijen op Brussels Airport de meerderheid van de kosten zelf dragen?

Kunt u bevestigen dat het federale aandeel in de financiering van de luchtverkeersleiding op Waalse luchthavens per passagier significant hoger ligt dan op de Vlaamse luchthavens, en hoe verantwoordt u dat verschil tegenover de Vlaamse belastingbetaler?

Acht u het wenselijk dat België blijft bijdragen aan een systeem dat in de feiten concurrentievervalsend werkt tussen Vlaamse en Waalse luchthavens, en dat door een Europese klacht al expliciet als potentieel staatssteunprobleem wordt aangemerkt?

Kan u een overzicht geven van de totale federale tussenkomsten per luchthaven sinds 2020, opgesplitst per gewest?

36.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Beste collega, het verschil in de bijdrage van de federale overheid in de kosten van de luchtverkeersleiding kan worden verklaard door het verschil in juridische basis. De regionale luchthavens zijn opgenomen in het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989, dat uitvoering geeft aan de staatshervorming van 1988.

Dit samenwerkingsakkoord bepaalt dat de federale overheid verantwoordelijk blijft voor de luchtverkeersleiding op de luchthavens vermeld in dit akkoord – in casu Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende – inclusief de financiering, tot op het niveau van de dienstverlening op het moment van het afsluiten van dat akkoord. Dat verklaart waarom de federale Staat voor sommige luchthavens de luchtverkeersleiding volledig dan wel gedeeltelijk financiert.

De luchthaven Brussel-Nationaal is niet opgenomen in dit akkoord. In het licht van de financieringsbehoeften werd bij de opstelling van het eerste koninklijk besluit over de financiering van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten in 2015 beslist dat de federale overheid ook voor deze luchthaven een deel van de luchtverkeersleidingskosten zou dragen.

36.03 **Britt Huybrechts** (VB): Mijnheer de minister, ik zal voor een aantal detailvragen nog een schriftelijke vraag indienen om de verschillen in financiering verder te kunnen uitklaren. Ik ben mij bewust van de juridische basis die in de staatshervorming ligt, maar toch heb ik het gevoel dat Brussels Airport benadeeld wordt ten opzichte van de Waalse luchthavens en ook de Vlaamse luchthavens. Als brave Vlaming zal ik dat blijven opvolgen, zodat iedereen gelijk wordt behandeld.

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

37 **Vraag van Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en**

Ce mode de financement inéquitable fait actuellement l'objet de contestations juridiques, notamment à travers une plainte déposée par Brussels Airlines auprès de la Commission européenne pour aide d'État illégale. Pouvez-vous expliquer ce déséquilibre? Estimez-vous que ce système soit soutenable? Pourriez-vous fournir un aperçu des interventions fédérales totales par aéroport depuis 2020, ventilées par région?

36.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La différence entre les contributions du fédéral pour le contrôle aérien provient de l'accord de coopération de 1989 qui dispose que l'État fédéral se charge du financement pour les aéroports régionaux d'Anvers, Charleroi, Liège et Ostende. L'aéroport de Bruxelles-National n'est pas concerné par cet accord. En 2015, il a été décidé par arrêté royal que l'État fédéral supporterait également une partie des coûts pour ces aéroports.

36.03 **Britt Huybrechts** (VB): J'ai tout de même le sentiment que Brussels Airport est désavantagé. Je poserai une question écrite pour obtenir davantage de détails à ce sujet.

Duurzame Ontwikkeling) over "Het sluiten van het luchtruim voor een demonstratievlucht met F-35's" (56009383C)

37 Question de Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fermeture de l'espace aérien pour donner la priorité de vol à des F-35" (56009383C)

37.01 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vraag.

Op 17 oktober was er een plan om het luchtruim boven Brussel tijdelijk te sluiten voor een demonstratievlucht met twee F-35-gevechtsvliegtuigen, in aanwezigheid van NAVO-ministers van Defensie. Deze beslissing heeft niet alleen gevolgen voor de burgerluchtvaart, maar roept ook vragen op over de noodzaak en proportionaliteit van dergelijke maatregelen.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Kan u bevestigen of er effectief sprake was van een plan tot volledige of gedeeltelijke sluiting van het Belgisch luchtruim boven Brussel in het kader van deze demonstratievlucht, en zo ja, op wiens initiatief dit gebeurde en welke veiligheidsdiensten of instanties dit hebben goedgekeurd?

Welke impact heeft zulke sluiting op de burgerluchtvaart, in het bijzonder op Brussels Airport en het omliggende luchtruim (vertragingen, omleidingen, economische schade, bijkomende kosten voor maatschappijen)?

Op basis van welke criteria wordt beslist dat zulke operatie prioriteit kan krijgen boven het reguliere luchtverkeer?

Wie draagt de kosten voor de tijdelijke sluiting van het luchtruim en de bijkomende operationele maatregelen (zoals luchtverkeersleiding, veiligheidssperimeter, brandstofverbruik en begeleiding)?

Bestaat er binnen uw bevoegdheid een protocol dat toelaat om luchtruim te sluiten voor politieke of ceremoniële doeleinden, en acht u dit een wenselijke praktijk voor de toekomst?

Bent u bereid te garanderen dat het luchtruim niet langer zal worden afgesloten voor promotionele of politieke demonstraties, zodat de veiligheid en continuïteit van het burgerluchtverkeer nooit ondergeschikt worden gemaakt aan mediastunts of symbolische vertoningen?

Tot slot, heeft u overleg gepleegd met Brussels Airport Company en luchtvaartmaatschappijen over de mogelijke hinder, en werd er vooraf een impactanalyse uitgevoerd op de werking van het burgerluchtruim?

37.02 Minister Jean-Luc Crucke: Mevrouw Huybrechts, de sluiting van het luchtruim voor militaire doeleinden vindt in de regel plaats in het kader van de verordening 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim. Daarvoor zijn op nationaal niveau protocollen uitgewerkt tussen de burgerlijke en militaire overheden.

Het DGLV heeft inderdaad de vraag ontvangen van Defensie en van skeyes om een F-35 en een MQ-9B te laten landen op de luchthaven van Brussel. Defensie heeft een NOTAM gepubliceerd voor de tijdelijke sluiting van het luchtruim gedurende 30 minuten boven de luchthaven van Brussel. Het DGLV heeft een volledig dossier opgevraagd, aangezien het niet ging om een activiteit uitgevoerd in het kader van een militaire missie of van het algemeen belang. Bijgevolg konden afwijkingen op de regels van ICAO en de regels van EASA niet worden

37.01 Britt Huybrechts (VB): *Il a été question de fermer temporairement l'espace aérien au-dessus de Bruxelles pour un vol de démonstration avec deux F-35 le 17 octobre 2025. Cela soulève des questions quant aux conséquences pour l'aviation civile et quant à la nécessité et la proportionnalité d'un tel projet. Pouvez-vous nous donner davantage d'informations à cet égard?*

37.02 Jean-Luc Crucke, ministre: La fermeture de l'espace aérien à des fins militaires s'inscrit dans le cadre du règlement 2150/2005 de la Commission européenne du 23 décembre 2005.

La Direction générale du Transport aérien (DGTA) a reçu de la part de la Défense et de skeyes une demande d'autorisation d'atterrissage d'un F-35 et d'un MQ-9B à l'aéroport de Bruxelles. La Défense a sollicité une fermeture de l'espace aérien de 30 minutes au-dessus de

toegestaan. Er bestaat overigens geen protocol dat de sluiting van het luchtruim toestaat voor plechtigheden, en ik zie daar de noodzaak niet van in. Dat NOTAM werd vervolgens ingetrokken door de AIP en het luchtruim werd uiteindelijk niet gesloten.

Dat incident toont de noodzaak aan om een passend kader uit te werken voor het gebruik van F-35's in het Belgisch luchtruim. De sluiting van het luchtruim voor de burgerluchtvaart leidt ertoe dat vluchten moeten worden vertraagd, uitgesteld, afgelast of omgeleid. Het kan bovendien ertoe leiden dat passagiers hun overstap op een connecterende vlucht dreigen te missen. Dat alles heeft uiteraard een nefaste impact op de luchtvaartmaatschappijen, op Brussels Airport en op de nationale economie in het algemeen.

Ik verzoek u voor verdere inlichtingen om uw vragen te richten aan mijn collega, de minister van Defensie, de heer Francken.

37.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, ik wil gewoon nog even repliceren om zeker te zijn dat ik het goed heb begrepen. De nota kwam van Defensie. U hebt die beoordeeld en vervolgens gesteld dat dat niet kon doorgaan, omdat het geen militair doel had. Minister Theo Francken heeft dat dus niet zelf ingetrokken. Het was een beslissing van u, of althans uw kabinet.

37.04 Minister Jean-Luc Crucke: (...)

37.05 Britt Huybrechts (VB): Ah, oké, maar in principe kwam het eerst van u en daarna eventueel van minister Francken. Zeer interessant.

l'aéroport. Étant donné qu'il ne s'agissait pas d'une activité dans le cadre d'une mission militaire ou d'une activité d'intérêt général, la DGTA n'a pas pu déroger aux règles en vigueur. La demande a été retirée. Il n'existe aucun protocole pour la fermeture de l'espace aérien dans le cadre de cérémonies. Je n'en vois d'ailleurs pas la nécessité. Cet incident démontre qu'un cadre adéquat s'impose pour l'utilisation des F-35 dans l'espace aérien belge.

37.05 Britt Huybrechts (VB): Il est très intéressant de savoir que la décision de ne pas permettre le déroulement de cet événement provient de vos services.

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

38 Samengevoegde vragen van

- Jeroen Bergers aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Diabolotoeslag" (56009501C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het Diabolocontract" (56009563C)
- Britt Huybrechts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De Diabolotoeslag" (56009566C)

38 Questions jointes de

- Jeroen Bergers à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La redevance Diabolo" (56009501C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le contrat Diabolo" (56009563C)
- Britt Huybrechts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La redevance Diabolo" (56009566C)

38.01 Britt Huybrechts (VB): : Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de schriftelijke versie van mijn vragen.

Op 13 augustus 2025 diende ik onderstaande vraag schriftelijk in. Conform het Kamerreglement wens ik deze vraag nu als mondelinge vraag te behandelen, aangezien het antwoord niet binnen de voorziene termijn werd verstrekt:

38.01 Britt Huybrechts (VB): La liaison ferroviaire Diabolo vers Brussels Airport est le fruit d'un partenariat public-privé entre l'État belge, Infrabel et la société privée Northern Diabolo. Ce contrat accorde à Northern Diabolo le droit de réclamer une augmentation du

De Diabolo-treinverbinding naar Brussels Airport is het resultaat van een publiek-private samenwerking tussen de Belgische overheid, spoorbeheerder Infrabel en het privébedrijf Northern Diabolo, zoals vastgelegd in de Diabolo-wet van 2007. Dit contract, opgesteld onder leiding van voormalig minister Freya Vandenbossche, verleent Northern Diabolo het recht om bij een aanzienlijke daling van het aantal reizigers een verhoging van de Diabolo-toeslag te verzoeken. Deze verhoging wordt via Infrabel ter goedkeuring aan de ministerraad voorgelegd. Het betreft een langdurig contract met bindende bepalingen, dat niet zomaar kan worden aangepast.

Hieromtrent volgende vragen aan de minister:

Kunt u toelichten wat de precieze inhoud en looptijd is van het contract tussen de Belgische overheid, Infrabel en het privébedrijf Northern Diabolo, zoals afgesloten krachtens de Diabolo-wet van 2007?

Op basis van welke criteria kan Northern Diabolo een verhoging van de Diabolo-toeslag aanvragen, en hoeveel keer is dat sinds 2007 effectief gebeurd?

Welke rol speelt de ministerraad bij het goedkeuren van een eventuele toeslagverhoging?

Is dit een louter administratieve goedkeuring of is er ruimte voor beleidsmatige afweging?

Worden alternatieve financieringsmechanismen onderzocht om in de toekomst de afhankelijkheid van deze vaste toeslag te verminderen, in het bijzonder met het oog op betaalbare en toegankelijke mobiliteit?

Kan u bevestigen of en wanneer het huidige contract kan worden herzien, aangepast of opgezegd?

Zijn er evaluatiemomenten of exit-clausules voorzien?

Welke impact heeft het contract op toekomstige investeringen in spoorinfrastructuur richting Brussels Airport, en welke zeggenschap heeft de overheid hierover?

Is het mogelijk dat de leden van deze commissie inzage krijgen in het volledige contract en bijhorende bijlagen, zodat zij hun parlementaire controlefunctie kunnen uitoefenen?

Indien ja, op welke manier en binnen welk tijds kader kan die inzage georganiseerd worden?

De Diabolo-verbinding naar Brussels Airport, gefinancierd via een publiek-private samenwerking met Northern Diabolo NV, blijft een van de meest besproken infrastructuurprojecten in het spoorvervoer. Sinds 2012 betalen treinreizigers een extra "Diabolo-toeslag" bij elke rit van of naar de luchthaven. Uit recente cijfers die ik heb opgevraagd, blijkt dat deze toeslag jaarlijks tientallen miljoenen euro's oplevert, waarvan een belangrijk deel via Infrabel aan de private partner wordt doorgestort.

De cijfers van de jongste jaren tonen echter aan dat:

De reizigersaantallen na de COVID-crisis opnieuw sterk gestegen zijn, maar de toeslag op hetzelfde niveau blijft;

De inkomsten uit de toeslag het oorspronkelijke investeringsbedrag inmiddels ruimschoots benaderen;

De overheid tijdens de pandemie compenserende betalingen moest doen om contractuele minima te respecteren.

Graag verneem ik van de minister het volgende:

Acht u het verantwoord dat reizigers nog steeds dezelfde toeslag

supplément Diabolo en cas de baisse significative du nombre de voyageurs.

Pouvez-vous préciser la teneur précise du contrat et sa durée? Pouvons-nous consulter l'intégralité du contrat et ses annexes? Estimez-vous justifié que les voyageurs continuent à payer le même supplément? Quand l'autorité fédérale pourra-t-elle renégocier ou résilier le contrat sans s'exposer à de lourdes sanctions financières? Est-il exact que le produit cumulé du supplément Diabolo avoisine désormais, voire dépasse, le montant initial de l'investissement privé? Dans l'affirmative, pourquoi ce supplément est-il maintenu ?

betalen, ook nu het reizigersvolume weer boven het niveau van vóór de crisis ligt?

Kan u verduidelijken wanneer de federale overheid het contract met Northern Diabolo juridisch kan heronderhandelen of beëindigen zonder zware financiële sancties?

Is het correct dat de cumulatieve opbrengst van de Diabolo-toeslag intussen in de buurt komt van of zelfs hoger ligt dan het oorspronkelijke private investeringsbedrag? Indien ja, waarom blijft de toeslag dan behouden?

Kunnen wij als volksvertegenwoordigers dit contract inkijken?

[38.02] Minister Jean-Luc Crucke: Sinds de inwerkingtreding van de Diabolowet van 30 april 2007 wordt een specifieke heffing toegepast op reizigers die gebruikmaken van de spoorweginfrastructuur die de luchthaven Brussel-Nationaal bedient. Deze heffing, bekend als de Diabolotoeslag, is onderworpen aan de wettelijke en contractuele bepalingen die zijn overeengekomen tussen Infrabel en Northern Diabolo. Het doel hiervan is de financiering, het onderhoud en de exploitatie van deze infrastructuur ten voordele van alle gebruikers van het openbaar vervoer.

Het Diabolocontract, afgesloten op 28 september 2007, heeft betrekking op de financiering, het ontwerp, de bouw en de exploitatie van de spoorverbinding tussen de luchthaven en de autosnelweg E19. Het contract heeft een looptijd van 40 jaar en eindigt op 8 juni 2047. De inhoud van het contract valt onder een vertrouwelijkheidsclausule, waardoor de exacte financiële modaliteiten niet openbaar mogen worden gemaakt.

De inkomsten uit de Diabolotoeslag dekken de kosten die verband houden met de werken, het onderhoud en de exploitatie van de infrastructuur.

Momenteel wordt geen alternatief financieringsmechanisme onderzocht. Het contract, dat werd onderhandeld met inachtneming van de geldende wettelijke procedures, verplicht Infrabel ertoe de overeengekomen voorwaarden na te leven. Een wijziging, aanpassing of beëindiging van het contract vereist de uitdrukkelijke en schriftelijke instemming van beide partijen.

In het geval van een eenzijdige en voortijdige beëindiging zou Infrabel een aanzienlijke schadevergoeding aan Northern Diabolo verschuldigd zijn. Een wijzigingsprocedure is bepaald in uitzonderlijke gevallen en onder strikte voorwaarden. Buiten dat kader vereist elke andere aanpassing eveneens de schriftelijke instemming van beide partijen.

Het contract kan niet worden heronderhandeld of beëindigd zonder deze dubbele goedkeuring. Elke eenzijdige beëindiging zou aanleiding geven tot een substantiële financiële compensatie.

Wat de evolutie van de toeslag betreft, is een jaarlijkse indexering op basis van de gezondheidsindex voorzien. Northern Diabolo kan onder bepaalde contractuele voorwaarden een aanpassing van de passagierstoeslag doorvoeren.

Sinds de ondertekening van het contract zijn er twee aanpassingen doorgevoerd, een in 2014 en een in 2023. Elke verhoging van de toeslag moet worden goedgekeurd door de Koning bij koninklijk besluit na

[38.02] Jean-Luc Crucke, ministre: Depuis l'entrée en vigueur de la loi Diabolo en 2007, une contribution spécifique est appliquée aux voyageurs qui se rendent à l'aéroport en train. Ce supplément, qui est soumis aux dispositions légales et contractuelles conclues entre Infrabel et Northern Diabolo, permet d'assurer le financement, l'entretien et l'exploitation de cette infrastructure. Le contrat a une durée de 40 ans et arrive à échéance le 8 juin 2047. Le contenu de ce contrat relève d'une clause de confidentialité.

Le supplément Diabolo couvre les coûts de l'infrastructure. Actuellement, aucun mécanisme de financement alternatif n'est étudié. Toute modification, adaptation ou résiliation du contrat requiert l'accord exprès et écrit des deux parties. En cas de résiliation unilatérale et prématurée, Infrabel devrait payer une lourde indemnisation. Pour le supplément Diabolo, une indexation annuelle a été fixée. Northern Diabolo peut procéder à une adaptation du supplément passagers sous certaines conditions contractuelles.

Depuis la signature du contrat, celui-ci a été adapté en 2014 et 2023. Chaque hausse de la redevance doit être approuvée par le biais d'un arrêté royal. La redevance Diabolo reste due indépendamment du nombre de voyageurs, conformément aux obligations contractuelles et légales, et ne peut être suspendue ou supprimée sans l'assentiment mutuel des parties. Le contrat n'a pas d'influence directe sur d'éventuels

beraadslaging in de ministerraad op voorstel van de beheerder van de spoorweginfrastructuur.

De Diabolotoeslag blijft van toepassing ongeacht het aantal reizigers, conform de contractuele en wettelijke verplichtingen. De toeslag kan niet worden opgeschort of afgeschaft zonder wederzijds instemming. Het contract heeft uitsluitend betrekking op de bestaande infrastructuur en heeft geen directe impact op eventuele toekomstige investeringen, die afzonderlijk zullen worden besproken met de betrokken stakeholders.

Ik overweeg om het contract met Northern Diabolo te herzien, om rekening te houden met de evolutie van bepaalde factoren sinds de ondertekening van het contract. Het contract voorziet immers een berekeningsmodel van de Diabolotoeslag dat gebaseerd is op een toename van het aantal reizigers, wat wellicht herzien moet worden. De organisatie van spoorwegverbindingen van en naar Brussels Airport, zoals voorzien in het contract, zorgt niet voor een optimaal gebruik van het spoorweganet.

38.03 Britt Huybrechts (VB): Mijnheer de minister, wat kan ik hierop zeggen? U zou eens naar de collega's van Vooruit moeten kijken, want door hun collega die nu voorzitter is van het Vlaams Parlement zitten we vandaag met de gebakken peren.

Zeer veel reizigers die de trein naar de luchthaven willen nemen, geven aan dat die Diabolotoeslag een aardige duit kost. Ik heb al verschillende cijfers opgevraagd over hoeveel dat ons en de reizigers kost, en het gaat om enorm veel geld. Ik ben blij dat u overweegt het contract te herevalueren, rekening houdende met de huidige omstandigheden en factoren. De prijs mag immers niet jaar na jaar blijven stijgen, ook al is dit het gevolg van indexering.

Een toeslag van zeven euro per persoon is voor een gezin van vier personen al een stevig bedrag, waardoor men er eerder voor kiest om zich door iemand met de wagen naar de luchthaven te laten brengen. Als men in de buurt woont, is het zelfs voordeliger om een taxi te nemen dan de trein, wat absoluut niet de bedoeling kan zijn. Hopelijk krijgt u dit voor 2047 geregeld.

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

39 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanval op een treinbegeleider op de lijn Kortrijk-Welkenraedt" (56009514C)

39 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'agression contre un accompagnateur de train sur la ligne Courtrai-Welkenraedt" (56009514C)

39.01 Frank Troosters (VB): Ik heb opnieuw een vraag over de veiligheid in stations. Ik verwijst naar de schriftelijke versie.

Op de trein tussen Kortrijk en Welkenraedt viel een agressieve man afgelopen week een treinbegeleider aan. Naar aanleiding van het ontbreken van een geldig vervoerbewijs ontstond er een dispuut waarbij de treinbegeleider geschopt en geslagen werd.

investissements futurs.

J'envisage une révision du contrat avec Northern Diabolo pour tenir compte de certains facteurs qui ont évolué depuis sa signature. En effet, il est probablement nécessaire de revoir le modèle de calcul, celui-ci étant basé sur une augmentation du nombre de voyageurs.

38.03 Britt Huybrechts (VB): Un très grand nombre de voyageurs indiquent que la redevance Diabolo coûte fort cher. Je suis heureuse que vous envisagiez de réviser le contrat.

39.01 Frank Troosters (VB): *Un accompagnateur de train a été agressé sur la ligne Courtrai-Welkenraedt par un resquilleur agressif. Selon la SNCB, le personnel ferroviaire se fait agresser en moyenne six fois par jour.*

De agressiepleger werd in het station van Gent-Sint-Pieters opgepakt door de Spoorwegpolitie (SPC).

Dit voorval is een zoveelste geval van agressie tegen spoorpersoneel. Volgens de NMBS-woordvoerder wordt men dagelijks geconfronteerd met gemiddeld zes incidenten waarbij verbaal of fysiek geweld tegen spoorpersoneel gebruikt wordt.

Hoeveel keer werd er in 2025 (tot op heden) een personeelslid van onze spoorbedrijven het slachtoffer van agressie? Kan de minister daarbij duiden hoeveel keer het verbale agressie betrof en hoeveel keer er fysiek geweld bij te pas kwam?

Welke maatregelen zal de minister nemen om de veiligheid binnen het spoor te verhogen en te komen tot een betere bescherming van het spoorpersoneel?

Heeft de minister ter zake recent nog overleg gehad met zijn collega-ministers van Binnenlandse Zaken (bevoegd voor de politiediensten) en Justitie (Strafbeleid)? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

39.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De cijfers voor het jaar 2025 zijn nog niet beschikbaar. De strijd tegen agressie tegenover het personeel blijft een absolute prioriteit voor mij en voor de NMBS, aangezien het fenomeen zorgwekkend blijft. Of het nu gaat om fysieke of verbale agressie, alle vormen van geweld zijn onaanvaardbaar. Ze schaden het welzijn van de medewerkers, verstoren het functioneren van het bedrijf en verminderen het comfort van de reizigers.

Elke werkdag zorgen de medewerkers van de NMBS voor een vlotte dienstverlening aan bijna 900.000 reizigers. In dat kader spelen de Securailagenten een essentiële rol en betekenen zij een aanvulling voor de treinbegeleiders, de mobiele controleteams, de spoorwegpolitie en de lokale politiediensten. Samen voeren zij gerichte acties uit op plaatsen en tijdstippen die als gevoelig zijn geïdentificeerd. Die operaties versterken de zichtbaarheid op het terrein en dragen concreet bij tot de veiligheid van het personeel en de reizigers. Sinds de inwerkingtreding van het openbardienstcontract zijn de diensten van Securail uitgebreid met vijftig personeelsleden.

Via de uitvoering van haar Masterplan Antiagressie blijft de NMBS concrete maatregelen uitrollen en zorgt zij voor een rigoureuze opvolging van de situatie. Er worden regelmatig terreinanalyses uitgevoerd, in overleg met de betrokken partners, om de personeelsinzet en de interventies aan te passen aan de vastgestelde noden, met respect voor de operationele en wettelijke verantwoordelijkheden. Daarnaast zijn alarm- en communicatiesystemen ingevoerd om sneller tussenbeide te kunnen komen bij incidenten.

Tot slot blijft de NMBS zich ten volle inzetten voor de invoering van bodycams voor de personeelsleden die het vaakst worden geconfronteerd met agressie. De ervaringen in andere Europese landen tonen aan dat zulke toestellen het veiligheidsgevoel versterken, bijdragen aan de escalatie van conflictsituaties en objectieve elementen aanreiken in het kader van onderzoek of gerechtelijke vervolging.

De voorbereidende werkzaamheden worden voortgezet om een

Combien de fois des agents ont-ils déjà été victimes de violences verbales et physiques en 2025? Quelles mesures sont-elles prises pour renforcer leur sécurité? Vous êtes-vous déjà concerté avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice?

39.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Les chiffres pour 2025 ne sont pas encore disponibles mais la lutte contre les agressions envers le personnel ferroviaire demeure une priorité. Dans ce cadre, Securail joue un rôle clé, en étroite collaboration avec les accompagnateurs de train, les équipes de contrôle mobiles ainsi que la police ferroviaire et locale. Des actions conjointes sont régulièrement menées dans les lieux et aux moments considérés comme à risque.

Depuis l'entrée en vigueur du nouveau contrat de service public, 50 agents Securail supplémentaires ont été recrutés. La SNCB continue d'appliquer son plan directeur contre les agressions, avec des analyses ciblées menées sur le terrain, des systèmes d'alarme et de communication améliorés, mais aussi une étroite coopération entre tous les services de sécurité.

Des travaux sont également en cours pour équiper les employés les plus souvent confrontés à des agressions de caméras corporelles, car celles-ci contribuent manifestement, dans d'autres pays, à désamorcer les conflits et à fournir des preuves objectives en cas d'incident. Les travaux

oplossing te vinden die voldoet aan de wettelijke vereisten.

De veiligheid van het spoorpersoneel is een prioriteit. Ik steun ten volle het door de NMBS en HR Rail uitgewerkt beleid om fysieke of verbale agressie te bestrijden. Dat bestaat er onder andere in dat gevallen van agressie als arbeidsongeval worden erkend met een systematische juridische opvolging, dat er een specifieke verzekering wordt gesloten door HR Rail om persoonlijke schade te dekken die niet door de wetgeving wordt gedragen, dat er voorzien wordt in gestructureerde psychologische begeleiding voor medewerkers-slachtoffers, begeleiding die zowel een tweedelijns ondersteuning als een eerste opvang omvat, dat de coördinatie wordt versterkt met de huidige autoriteiten conform de omzendbrief 3/2008 van het College van procureurs-generaal en dat er een speciaal contactpunt in de NMBS werd geïnstalleerd.

Er vonden bovendien contacten plaats tussen de NMBS en het College van procureurs-generaal naar aanleiding van een interpellatie aan de minister van Binnenlandse Zaken en Justitie. Die uitwisselingen maken het mogelijk om concrete acties overeen te komen, zoals het sensibiliseren van de politiediensten, het delen van statistische gegevens en de systematische indiening van klachten om de toegang tot gerechtelijke dossiers te vergemakkelijken.

Tot slot onderstreep ik dat mijn kabinet en dat van mijn collega van Binnenlandse Zaken werken aan het instellen van een medevoogdij-schap tussen de NMBS en de FOD Binnenlandse Zaken om de coördinatie tussen Securail en de spoorwegpolitie te versterken. Het initiatief heeft tot doel de opvang van slachtoffers te verbeteren, een adequate behandeling van klachten te waarborgen en een doeltreffende gerechtelijke reactie op agressie tegen spoorwegpersoneel te verzekeren.

39.03 Frank Troosters (VB): Dank u, mijnheer de minister, voor uw uitgebreide antwoord.

Ik beperk mij nu tot de cijfermatige aspecten – ik kom later terug met meer algemene opmerkingen naar aanleiding van een volgende vraag.

U vermeldt zelf dat wordt gewerkt aan het delen van statistische gegevens. Tegenwoordig is alles sterk geautomatiseerd. Veel kan met ICT worden verwerkt, tickets worden gescand en alle gegevens worden ingevoerd in systemen. Ik vind het zeer vreemd – deze opmerking geldt ook voor uw collega, de minister van Binnenlandse Zaken – dat het moeilijk is om cijfers te verkrijgen. Wanneer men snel wil reageren op trends of veranderingen, is het immers essentieel om over de juiste cijfers te beschikken. Eens te meer moet u toegeven dat de cijfers van 2025 nog niet beschikbaar zijn. We zijn in oktober. Ik heb gewoon gevraagd naar cijfers tot op heden.

Toen ik uw collega van Binnenlandse Zaken om gegevens uit de Algemene Nationale Gegevensdatabank vroeg, werd ik daar met hetzelfde probleem geconfronteerd. Of ik die nu eind november vraag, anticiperend op het einde van het jaar, of in maart, juni of juli, die cijfers zijn nog niet beschikbaar. Ik herhaal het: ik vind dat vreemd, zeker nu alles geautomatiseerd is. Ik vind dat zelfs niet verantwoord, want op die manier kan men met beleid niet snel op de bal spelen. Hetzelfde geldt

préparatoires visant à forger la base juridique pour permettre le recours à ces caméras corporelles sont en cours.

L'agression est reconnue comme un accident du travail, ce qui implique un suivi juridique, une assurance complémentaire pour les dommages personnels, un accompagnement psychologique et une collaboration étroite avec les autorités judiciaires.

Des concertations ont eu lieu entre la SNCB et le Collège des procureurs généraux afin de convenir d'actions concrètes, parmi lesquelles la sensibilisation des services de police, l'échange de données et le dépôt systématique de plaintes. Par ailleurs, les cabinets de la Mobilité et de l'Intérieur travaillent à la mise en place d'une co-tutelle entre la SNCB et le SPF Intérieur. Celle-ci doit renforcer la coopération entre Securail et la police des chemins de fer, améliorer l'accueil des victimes, assurer un traitement plus efficace des plaintes et garantir une approche judiciaire efficace des cas d'agression.

39.03 Frank Troosters (VB): Je trouve inacceptable que les chiffres relatifs aux cas d'agression en 2025 ne soient toujours pas disponibles. Sans données actualisées, il est impossible de réagir rapidement. Je me heurte au même problème auprès du ministre de l'Intérieur. Il est irresponsable qu'en octobre, je ne puisse toujours pas obtenir les chiffres des derniers mois.

voor Binnenlandse Zaken. Daar werd mij gezegd dat de gegevensverzameling wordt afgesloten op 25 januari, dus aan het begin van het jaar. Waarom ik dan in september nog steeds geen cijfers kan krijgen, vind ik heel vreemd.

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

40 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het gebruik van een rolstoel in de NMBS-stations" (56009515C)

40 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'utilisation d'une chaise roulante dans les gares de la SNCB" (56009515C)

40.01 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, deze vraag gaat over het gebruik van een rolstoel in NMBS-stations naar aanleiding van een spijtig voorval in het station van Niel, maar het probleem reikt verder dan Niel. Een station als Niel is toegankelijk gemaakt, maar een rolstoelgebruiker kan er de trein niet nemen omdat er geen aangepaste treinen passeren, zoals de Desiro-treinstellen. Die rolstoelgebruiker moet zich verplaatsen naar het station van Boom, 5 kilometer verder, maar aangezien het station van Boom niet rolstoeltoegankelijk is, dient assistentie vanuit Antwerpen te komen om hulp te bieden. Het is bijna kafkaïens.

Alles draait rond het feit dat het station van Niel blijkbaar nog niet officieel erkend is als rolstoeltoegankelijk.

Mijn vragen zijn daarom van technische aard. Het is een vreemde situatie die verband houdt met de erkenningsprocedure. Ik verwijs voor de vragen naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

De NMBS beweert actief bezig te zijn met het screenen van haar stations inzake toegankelijkheid.

Wat is de actuele stand van zaken m.b.t. het screenen van de stations inzake toegankelijkheid door de NMBS? Hoeveel haltes van de NMBS verkeren in het geval zoals in Niel, waarbij rolstoeltoegankelijke stations en perrons nog niet officieel erkend zijn? Wat is de bestaande procedure voor die erkenning? Door wie of welke instantie gebeurt die erkenning, welke stappen moeten doorlopen worden, aan welke voorwaarden moet er voldaan worden en wat is de gemiddelde duur van zo'n erkenningsprocedure? Welke maatregelen zullen er genomen worden om dit hele proces bij te sturen en te vermijden dat haltes rolstoeltoegankelijk zijn maar wegens het uitblijven van een officiële erkenning niet overeenkomstig bediend worden?

Hoeveel rolstoeltoegankelijke haltes van de NMBS werden er in 2024 officieel erkend met daarbij aansluitend ook de voorziening in een daarop aangepaste dienstverlening?

Welke concrete maatregelen zullen er genomen worden om de rolstoelgebruikers in het station van Niel op korte termijn zelfstandig de trein in Niel te kunnen laten nemen? Op welke termijn zal dit het geval zijn?

Overweegt de minister om de reeds afgezwakte doelstellingen inzake het voorzien in autonoom toegankelijke stations die in de beheersovereenkomst met de NMBS werden opgenomen aan te scherpen? Zo ja, op welke wijze zal dit gebeuren en tegen welke termijn? Zo neen, waarom niet?

40.01 Frank Troosters (VB): La gare de Niel a été rendue accessible, mais les personnes en fauteuil roulant ne peuvent pas y prendre le train, parce qu'aucun train adapté ne s'y arrête. Ces voyageurs doivent se rendre cinq kilomètres plus loin, à Boom, une gare qui n'est pas accessible aux fauteuils roulants et où un agent doit venir d'Anvers pour leur prêter assistance. C'est presque kafkaïen. Cette situation étrange est liée à la procédure de reconnaissance. La gare de Niel n'est pas encore officiellement reconnue comme accessible aux fauteuils roulants. Je renvoie à mes questions déposées par écrit.

40.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, het station van Niel is inderdaad uitgerust met verhoogde perrons, maar er wordt momenteel nog geen assistentie aangeboden. De grootste uitdagingen voor het aanbieden van assistentie aan rolstoelgebruikers zijn de toegang tot de perrons en, nog belangrijker, de toegang tot de trein. Afhankelijk van het type trein en materieel zijn opstaphulpmiddelen aan boord aanwezig of zijn er opstaphulpmiddelen nodig op het perron.

De NMBS onderzoekt of tijdelijke oplossingen mogelijk zijn om voor bepaalde treinen toch assistentie aan te bieden.

Intussen blijft, zoals u zegt, Boom het dichtstbijzijnde station waar assistentie gegarandeerd wordt. Daar kunnen reizigers zeven dagen per week, van de eerste tot de laatste trein, assistentie aanvragen, mits een reservatie 24 uur op voorhand.

Eind 2024 telde België 116 volledig toegankelijke stations, een stijging met 13 stations tegenover het jaar voordien. Het doel is om het aantal tegen 2032 te verhogen tot 176 stations, bijna een verdubbeling, in nauwe samenwerking met Infrabel. Met die 176 stations zal bijna 70 % van de reizigers worden bereikt.

In 2024 alleen al investeerde de NMBS 209 miljoen euro in stationsinfrastructuur, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid van de onthaalfunctie.

Parallel daaraan worden ook de treinen zelf vernieuwd. De NMBS heeft 130 autonoom toegankelijke dubbeldeksrijtuigen besteld, waarvan de eerste exemplaren al geleverd zijn. Daarnaast worden de bestaande treinen tijdens revisies aangepast met multifunctionele ruimtes, automatische deuren, aangepaste toiletten en visuele en auditieve informatiesystemen.

Vandaag worden jaarlijks meer dan 53.000 assistentieaanvragen verwerkt in het binnenlands verkeer. Dat toont niet alleen de omvang van de vraag, maar ook het engagement van de medewerkers die die dienstverlening mogelijk maken.

Het openbaredienstcontract voorziet in een ambitieus groeipad, gekoppeld aan een meerjareninvesteringsplan 2023-2032. De prioriteit ligt bij stations met het grootste reizigerspotentieel, strategische knooppunten en regio's waar verbeteringen de grootste impact hebben.

Het is belangrijk om dat stapsgewijs te verwezenlijken in een realistisch tempo, met respect voor het budget, de technische haalbaarheid en de veiligheid. Ik acht het momenteel noodzakelijk om prioriteit te geven aan een snellere uitvoering waar mogelijk. Dat is precies wat de NMBS en Infrabel vandaag doen: het proces stroomlijnen, de erkenningscriteria verduidelijken en nauwer samenwerken met lokale overheden om drempels sneller weg te werken.

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

40.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La gare de Niel est équipée de quais surélevés, mais aucune assistance n'est prévue pour le moment. La SNCB examine la possibilité de mettre en place des solutions temporaires afin d'offrir une assistance pour certains trains. Boom demeure entre-temps la gare la plus proche où une assistance est garantie.

Fin 2024, la Belgique comptait 116 gares entièrement accessibles, soit une augmentation de 13 gares par rapport à 2023. L'objectif est d'atteindre 176 gares d'ici 2032, ce qui permettra d'atteindre près de 70 % des voyageurs.

Les trains eux-mêmes sont par ailleurs repensés. La SNCB a commandé 130 voitures à deux niveaux accessibles de manière autonome, dont les premiers exemplaires ont déjà été livrés. Les trains existants sont en outre adaptés lors des révisions.

Actuellement, plus de 53 000 demandes d'assistance sont traitées annuellement.

La trajectoire de croissance est ambitieuse et est liée au plan pluriannuel d'investissement 2023-2032. Les gares présentant le plus grand potentiel de voyageurs, les nœuds de communications stratégiques et les régions dans lesquelles des améliorations auront le plus d'impact constituent les priorités.

Je donne la priorité à une accélération des travaux lorsque c'est possible. La SNCB et Infrabel s'y emploient déjà actuellement en fluidifiant le processus, en clarifiant les critères d'agrément et en collaborant étroitement avec les pouvoirs locaux en vue d'éliminer plus rapidement les obstacles.

40.03 **Frank Troosters** (VB): À Niel, la situation est kafkaïenne. J'insiste pour qu'on aborde ce

Zoals ik al heb gezegd, gaat het om een kafkaïaanse toestand. Een station is rolstoeltoegankelijk, de perrons zijn verhoogd, maar omdat het type treinstellen niet geschikt is of het personeel onvoldoende is opgeleid om iemand te helpen, moet de betrokkene soms door weer en wind vijf kilometer verder reizen naar een station waar men wel assistentie kan laten komen.

Ik wil erop aandringen dat men pragmatischer te werk gaat en ervoor zorgt dat de betrokkene voortaan gewoon in Niel geholpen kan worden. Ik heb begrip voor het feit dat men een bepaalde lijst systematisch wil afwerken en dat men start met de grootste stations of de stations met de meeste reizigers. In dit geval echter weet men dat men iemand concreet kan helpen, en daarom zou ik daarop uitdrukkelijk willen aandringen.

Voor de rest betreur ik de situatie. Ik herhaal dat die u niet kan worden verweten. Er worden stappen gezet om stations integraal toegankelijk te maken, maar ik blijf het betreuren.

De ambitie die uw voorganger tijdens de vorige legislatuur heeft uitgesproken, hield in dat het aantal toegankelijke stations zou verdubbelen, zodat er 154 toegankelijke stations zouden zijn eind 2024. Uw voorganger had daarvoor bepaalde budgetten beloofd, maar die bleken niet beschikbaar. Uiteindelijk moest een herschikking van projecten worden doorgevoerd. Dat is gebeurd op de kap van personen met een toegankelijkheidsbeperking. De ambitie is vervolgens verschoven naar 176 stations tegen 2032. De doelstelling van 154 stations waarvan sprake was, wordt pas in 2027 gehaald. Die mensen wachten al lang.

Ik hoop oprecht dat er bij de *midterm review* kan worden bijgestuurd en dat er meer vooruitgang kan worden geboekt. Het blijft uiteraard gekoppeld aan financiële middelen. Ik weet dat de situatie niet eenvoudig is. Laten we alvast beginnen met het station van Niel, om de betrokkene te helpen.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Van Hoof is niet aanwezig. De vragen nrs. 56009679C en 56009680C van de heer Seuntjens zijn omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 56009687C van mevrouw Schlitz is verwezen naar de commissie voor Financiën.

41 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De open brief van Securail-agenten over hun werking" (56009535C)

41 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La lettre ouverte des agents de Securail portant sur leur fonctionnement" (56009535C)

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

Op sociale media publiceerde vakbond VSOA-spoor een open brief die Securail-agenten aan de minister van Binnenlandse Zaken richten betreffende hun werking. Ze klagen aan dat de NMBS er niet in slaagt hun veiligheid en het welzijn van haar eigen veiligheidsagenten te garanderen.

In hun brief behandelen ze verschillende thema's:

dossier avec plus de pragmatisme. Dans ce cas, il est possible d'aider concrètement un voyageur. Votre prédécesseur avait pour ambition d'arriver à un total de 154 gares accessibles fin 2024, mais il est apparu que les budgets n'étaient pas disponibles. J'espère réellement que le processus sera adapté lors de l'évaluation à mi-parcours.

41.01 Frank Troosters (VB): *Le SLFP-Cheminots a publié une lettre ouverte des agents de Securail concernant le manque de sécurité et de bien-être au travail. Les agents mentionnent une absence de concertation, des manquements auprès de la police ferroviaire, un abîme stratégique et un appel au dialogue.*

*Gebrek aan inspraak vanuit de basis
Structurele tekorten bij de Spoorwegpolitie
Overstap naar een neutraal federaal kader
Beleidskloof tussen management en terrein
Oproep tot dialoog en herziening*

Heeft de minister van Mobiliteit ook kennisgenomen van de open brief die gericht werd aan zijn collega-Minister van Binnenlandse Zaken?

Heeft de minister hierover overleg gehad of ingepland met zijn collega-minister enerzijds, en met de agenten van Securail anderzijds? Zo ja, wat waren de inhoud en het resultaat van dit overleg? Zo neen, waarom niet? Zal er alsnog overleg met voornoemde actoren plaatsvinden?

Het structureel gebrek aan man- en slagkracht bij de Spoorwegpolitie is reeds meermaals belicht geworden. Heeft de minister tijdens overlegmomenten met zijn collega-minister van Binnenlandse Zaken aangedrongen op een snelle remediëring ter zake? Zo ja, met welk resultaat? Welke maatregelen zal de minister vanuit zijn eigen bevoegdheid nemen opdat de Securail-agenten een betere ondersteuning krijgen?

Wat is de reactie van de minister op de opmerkingen van de Securail-agenten omtrent mogelijke problemen bij het toekomstig gebruik van bodycams bij personen zonder identiteit of een vaste verblijfplaats? Zal hij hierover in overleg treden met zijn collega-minister van Binnenlandse Zaken?

41.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De NMBS en ikzelf zijn zeer verbaasd over deze open brief van het VSOA-SLFP, aangezien de voorzitter van het VSOA-SLFP tot tweemaal toe het ontwerp van voorakkoord met de vakorganisatie ondertekende, en dat in april en oktober 2025. In dit akkoord wordt expliciet vermeld dat de activiteiten van de dienst CSS/Securail bij de NMBS blijven en dat bijgevolg alle personeelsleden die aan deze activiteiten verbonden zijn in dienst van de NMBS zullen blijven. Over deze passage kwam van de voorzitter van het VSOA nooit enige opmerking en overigens ook niet van de andere vakbonden rond de tafel. Integendeel, deze passage kwam er mede op vraag van de erkende organisaties en werd unaniem door hen goedgekeurd.

Het regeerakkoord bepaalt de versterkende rol van de minister van Binnenlandse Zaken en Veiligheid, die verantwoordelijk is voor de coördinatie van het integrale veiligheidsbeleid in ons land. Daarbij wordt gezorgd voor een duidelijke en logische hergroepering van alle veiligheidsbevoegdheden die momenteel nog bij verschillende andere departementen zijn ondergebracht, met uitzondering van het departement Justitie. Ik denk onder meer aan het Centrum voor Cybersecurity België, de dienst Luchtvaartinspectie van het Directoraat-generaal Luchtvaart en de Nationale Veiligheidsoverheid en Securail.

Er zijn gesprekken opgestart tussen de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, de NMBS en mijzelf, die de komende maanden zullen worden voortgezet. De keuze om Securail niet over te hevelen naar de politie is gebaseerd op rationele argumenten in het belang van de reizigers, het NMBS-personeel, de Securailagenten en de politie.

Securail heeft op het spoorwegdomein – stations, treinen, spoorlijnen

Le ministre a-t-il lu cette lettre et s'est-il concerté avec le département de l'Intérieur et les agents? Dans l'affirmative, quel en a été le résultat? Dans la négative, une concertation aura-t-elle lieu? Quelles mesures le ministre prend-il lui-même pour améliorer le soutien à Securail? Comment réagit-il par ailleurs aux remarques concernant l'utilisation de bodycams en présence de personnes sans documents d'identité ou sans domicile fixe?

41.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La SNCB et moi-même sommes surpris par cette lettre ouverte. Le président du syndicat a signé à deux reprises l'accord préliminaire stipulant que Securail resterait au sein de la SNCB et que tous les membres du personnel conserveraient leur emploi. Ce passage a été approuvé à l'unanimité par les organisations syndicales reconnues.

L'accord de gouvernement confirme le rôle renforcé du ministre de l'Intérieur, qui est responsable de la coordination de la politique de sécurité. Les discussions entre le département de l'Intérieur, la SNCB et moi-même se poursuivront au cours des prochains mois.

Securail continuera à exercer une fonction de première ligne dans le domaine ferroviaire, ce qui permettra de traiter de nombreux incidents sans faire appel à la police, qui reste ainsi épargnée. Ce choix sert les intérêts des voyageurs, du personnel de la SNCB, des agents de

en installaties – een eerstelijnsfunctie in het kader van de publieke veiligheidszorg. Veel incidenten of bijna-incidenten kunnen door Securail zonder de tussenkomst van de politie worden opgelost. De bevoegdheden van Securail maken dit mogelijk. Op deze manier kan gradueel worden gewerkt en kan de politie voor een groot deel worden ontlast, omdat zowel Securail als de politie zich op de eigen kerntaken concentreren.

De complexiteit van de veiligheidsproblematiek op het spoorwegdomein vereist bovendien een geïntegreerde end-to-endaanpak, waarbij alle betrokken actoren centraal worden aangestuurd binnen een overkoepelend veiligheidsbeleid, in realtime, via het Security Operations Center en de *control rooms*. Deze keten zorgt ervoor dat bij elk incident een geïntegreerd, geïntegreerd en aangepast antwoord wordt geboden, met inzet van alle beroepsgroepen van NMBS die daarvoor nodig zijn: Securailagenten op het terrein, eerstelijnsmedewerkers van de NMBS, treinbegeleiders, verkooppersoneel dat de klanten kan ondersteunen en camerasurveillance, dit samen met alle betrokken lokale en sociale partners. Bij een opsplitsing zouden de voordelen van deze geïntegreerde aanpak verloren gaan.

De basisactiviteiten van Securail hebben zowel een impact op de exploitatieveiligheid en het productieproces als op het veiligheidsgevoel. De betrokkenheid bij de corebusiness van de NMBS, de klantgerichtheid, de doorgedreven terreinkennis en specialisatie maken de aanwezigheid van de veiligheidsdienst binnen de NMBS essentieel.

De sterkte van Securail ligt vooral in de complementariteit met en de ondersteuning van de politiediensten op het specifieke domein van spoor, station, lijn en trein, met prioritaire aandacht voor de klanten, reizigers en gebruikers. De prioriteit van de politiediensten ligt immers niet zozeer bij alle aspecten van het spoorwegdomein, maar bij de prioriteiten van het nationale veiligheidsplan en de kadernota. Alleen met een eigen veiligheidsdienst kan de opvolging van de spoorprioriteit volledig worden gegarandeerd.

De stijging van het aantal agressies is in belangrijke mate gelinkt aan geschillen over vervoersbewijzen. Het is dus van essentieel belang om de strijd tegen de fraude te versterken. Strenger optreden tegen fraude is niet mogelijk zonder te beschikken over de hulp van eigen veiligheidsmensen.

Uit de bovenstaande punten blijkt duidelijk dat permanente tussenkomst op het spoorwegdomein met zijn specifieke kenmerken een doorgedreven kennis vraagt van deze veiligheidsmensen. Deze kennis moet constant up-to-date gehouden worden en dat kan enkel indien er een complete integratie is van de veiligheidsdienst in het personeelsbestand en het beleid van de spoorwegonderneming.

Dat is een van de redenen waarom de buurlanden – zoals Nederland en Frankrijk – de omgekeerde tendens kennen en hun veiligheidsdiensten verder versterken en bijkomende competenties toekennen in plaats van deze over te dragen aan de politiediensten.

De Europese en nationale wetgeving inzake kritieke infrastructuur verplicht spoorwegoperatoren – en niet de politiediensten – om de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen te nemen en een permanente aanwezigheid van veiligheidspersoneel te voorzien. Het loskoppelen van

Securail et de la police.

Assurer la sécurité dans l'espace ferroviaire nécessite une approche intégrée, dans laquelle tous les acteurs concernés sont coordonnés par le biais du *Security Operations Center* (SOC) et des salles de contrôle. Ce faisant, nous pouvons garantir qu'une réponse appropriée est donnée lors de chaque incident, avec l'apport de tous les groupes professionnels de la SNCB. Une scission entraînerait la perte des avantages d'une approche intégrée.

Les activités de Securail ont une incidence sur la sécurité de l'exploitation, le processus de production et le sentiment de sécurité. Les agents de Securail sont orientés vers le client et possèdent une connaissance approfondie du terrain. Ils soutiennent les services de police sur le domaine ferroviaire. Les services de police ont en outre d'autres priorités. C'est pourquoi il est judicieux de conserver un service de sécurité ferroviaire propre.

L'augmentation du nombre de cas d'agression est souvent liée à des litiges concernant les titres de transport. Nous devons renforcer la lutte contre la fraude, mais cela n'est pas possible sans l'aide de notre propre personnel de sécurité.

Nous observons d'ailleurs que les services de sécurité ferroviaires sont également renforcés aux Pays-Bas et en France.

La législation tant européenne que nationale qui s'applique aux infrastructures critiques oblige les opérateurs ferroviaires à prévoir du personnel de sécurité. Si Securail était dissociée de la SNCB, cette obligation ne pourrait plus être respectée.

En résumé, un transfert de Securail vers la police saperait la complémentarité entre les deux services, ce serait une mauvaise affaire pour la SNCB et ce serait également dommageable pour la police qui

Securail als integraal onderdeel van de NMBS zou ertoe leiden dat deze verplichting niet langer kan worden nageleefd.

Wat is de conclusie? Een transfer van Securail naar de politie zou de complementariteit en de versterking van de eigen competenties van beide diensten wegnemen. Het zou een slechte zaak zijn voor de NMBS, die zo noodzakelijke expertise, personeel en integratie met andere operationele activiteiten zou verliezen. Het zou ook een slechte zaak zijn voor de politie, die hierdoor verplicht zou worden om bijkomende niet-politionele taken op te nemen. Dat zou uiteindelijk nadelige gevolgen hebben voor alle gebruikers van het spoordomein.

Zoals reeds toegelicht in deze commissie, zullen wij een medevoogdij invoeren tussen mijn kabinet en dat van mijn collega Bernard Quintin, minister van Binnenlandse Zaken. Dit gedeelde bestuur heeft tot doel de operationele samenwerking tussen de politie en Securail – twee entiteiten die actief zijn op het vlak van de spoorwegveiligheid, maar met aparte missies – beter te structureren. Concreet werken we aan een juridische basis om die synergie te versterken.

Er zal een gemeenschappelijk bestuur worden ingevoerd om een rechtstreekse coördinatie te waarborgen bij het opstellen en uitvoeren van de strategische en operationele plannen van Securail, in samenhang met de geïntegreerde veiligheidsplannen van de politie. Wat de andere elementen uit de brief betreft, hecht de NMBS veel waarde aan de signalen vanop het terrein. Die worden meegenomen in een bredere reflectie over de werking en ondersteuning van Securail.

Binnen de NMBS bestaat een structureel overlegkader waarin de stem van de Securailagenten via hun vertegenwoordigers wordt gehoord. Er wordt actief gewerkt aan oplossingen voor de problemen waarmee zij geconfronteerd worden. Regelmatige vergaderingen tussen de directie en de vakorganisaties beogen duurzame maatregelen ten voordele van het personeel.

Het respecteren van het principe van waardig werk en het garanderen van goede werkomstandigheden voor alle Securailagenten staan hierbij centraal. Het capaciteitsgebrek bij de spoorwegpolitie is een bekend probleem en vormt een centraal thema in de gesprekken over een versterkte samenwerking tussen Securail en de federale politie. Deze samenwerking richt zich niet enkel op een uitbreiding van het personeelsbestand bij de SPC maar op het optimaliseren van andere ondersteunende middelen, zoals technologietools. Een concreet voorbeeld is het akkoord waarbij de lokale en de federale politie toegang krijgen tot de camerabeelden van de NMBS in de stationsomgeving.

In samenwerking van de minister van Mobiliteit en de minister van Binnenlandse Zaken werkt de NMBS aan een wetswijziging die het mogelijk moet maken Securailagenten, en indien mogelijk ook treinbegeleiders en bepaalde personeelscategorieën van de andere openbaarvervoermaatschappijen, uit te rusten met bodycams op basis van de (...) lastenboeken en uitgaande van dat van de lokale politie.

Het gebruik van bodycams bij personen zonder identiteitsbewijs of vaste verblijfplaats zal strikt gebeuren binnen het wettelijke kader, met respect voor alle betrokkenen. Het louter inzetten van bodycams volstaat echter niet om problemen als agressie of conflictsituaties doeltreffend aan te pakken. De effectiviteit van dit hulpmiddel hangt af van

devrait assumer un supplément de tâches non policières. Et ce serait aussi, au final, préjudiciable pour tous les usagers du domaine ferroviaire.

Par contre, j'instaurerai, avec le ministre de l'Intérieur, une gestion partagée dont la finalité sera une meilleure structuration de la collaboration opérationnelle entre la police et Securail. Nous plançons sur une base juridique destinée à renforcer les synergies. Une gestion commune permettra de garantir une coordination directe dans le cadre des plans de Securail et des plans de sécurité intégrée de la police.

La direction et les syndicats se réunissent régulièrement pour discuter de mesures durables en faveur du personnel. Le manque de capacités est un thème central dans les discussions sur le renforcement de la coopération avec la police fédérale. Cette coopération vise à augmenter les effectifs et à optimiser les moyens d'appui. Je renvoie à la mesure récente visant à donner à la police l'accès aux images des caméras dans les gares.

L'utilisation de caméras corporelles face à des personnes sans pièce d'identité ou sans domicile fixe doit se faire dans le cadre légal. Nous travaillons à une modification de la loi afin d'équiper les agents de Securail et éventuellement aussi les accompagnateurs de train de caméras corporelles. L'efficacité de cet outil dépend toutefois de son intégration dans un ensemble plus large de mesures, telles que la formation, le soutien opérationnel et une stratégie de prévention claire.

Le problème auquel vous faites référence nécessite une approche coordonnée de plusieurs acteurs, à différents niveaux de pouvoir.

de integratie in een ruimer geheel van preventieve maatregelen, waaronder een gerichte opleiding, operationele ondersteuning via samenwerking tussen de verschillende actoren en een duidelijke preventiestrategie.

Tot slot valt de aangehaalde problematiek niet onder de exclusieve bevoegdheid van de NMBS, maar betreft ze een maatschappelijk fenomeen dat de inzet vereist van meerdere actoren op verschillende bevoegdheidsniveaus en verantwoordelijkheden. Een gecoördineerde aanpak is dan ook noodzakelijk.

41.03 Frank Troosters (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord en brede beschouwing, die zowat alle domeinen binnen het veiligheidsbeleid heeft aangeraakt.

Ik wil eerst een praktisch punt aanhalen over het begin van uw antwoord, met betrekking tot het VSOA. Voor alle duidelijkheid, het VSOA is ook niet laaiend enthousiast over die brief. Het VSOA doet echter wat een vakorganisatie voor het personeel hoort te doen, namelijk de brief bezorgen, publiceren en verspreiden. Het heeft die brief daarom niet zelf onderschreven. Het siert hen dat zij doen wat zij moeten doen.

De brief zelf komt dus van een aantal personeelsleden die zich blijkbaar niet vertegenwoordigd voelen door de verantwoordelijken van hun vakorganisatie die de onderhandelingen voeren. Ook daar heb ik mij niet mee te bemoeien en heb ik geen mening over. Dat moet binnen de vakbond zelf worden uitgevochten. Dat is op zich niet mijn probleem.

De achterliggende gedachte is echter wél mijn probleem, met name de vraag of men nu spreekt over integratie bij de spoorwegpolitie of niet. Wij hebben het daarover al heel vaak gehad, zowel tijdens de huidige legislatuur als tijdens de vorige. Ik heb eens gekeken in de databank van de Kamer. Ook tijdens de legislatuur daarvoor, toen ik nog geen lid van de Kamer was, kwam het onderwerp regelmatig aan bod. Het is blijkbaar iets wat blijft terugkomen en regelmatig wordt gevoed.

U bent ter zake altijd heel duidelijk en consistent. In alle antwoorden benadrukt u dat er geen integratie komt, maar dat er enkel wordt gestreefd naar een betere samenwerking. Dat is ook precies wat er moet gebeuren. Uiteindelijk gaat het immers om een samenwerking tussen drie partners.

De eerste partner is Justitie, met de problematiek van de straffeloosheid. Wij kennen de toestand in onze gevangenissen. Gevangenen worden vaak even snel vrijgelaten als ze zijn opgepakt. Dat is een ongelooflijke frustratie voor de veiligheidsmensen, die soms letterlijk worden uitgelachen door iemand die ze enkele uren eerder met veel moeite uit het station hadden verwijderd.

De tweede partner is natuurlijk de spoorwegpolitie. U zegt dat ik daar altijd vragen over stel. Deze vraag gaat over het tekort aan spoorwegpolitie en dan kom ik ook weer bij de financiële problemen, want er zijn overal tekorten, ook bij de havenpolitie, de wegpolitie en de verkeerspolitie.

Dat maakt dat mensen geen ondersteuning van Securail krijgen wanneer ze in een probleemsituatie terechtkomen en de hulp van de

41.03 Frank Troosters (VB): Soyons clairs: cette lettre n'enthousiasme pas non plus le SLFP, mais en tant qu'organisation syndicale, il se devait d'y donner suite. Le SLFP n'a d'ailleurs pas signé cette lettre.

Dans toutes vos réponses, vous insistez sur le fait que Securail ne sera pas intégrée dans la police des chemins de fer, mais que l'objectif est uniquement d'améliorer la collaboration. Il est en effet nécessaire de renforcer la collaboration avec la justice et la police des chemins de fer. Cependant, les problèmes budgétaires omniprésents font que le soutien apporté par Securail est insuffisant.

Au sein de Securail, des possibilités d'amélioration se présentent. Je pense notamment à l'allongement de la durée pendant laquelle une personne peut être arrêtée. Cela ne coûte rien et je déposerai moi-même quelques propositions en ce sens.

spoorwegpolitie nodig hebben. Ik heb daarnet een voorbeeld gegeven. Vaak gaat het goed, maar soms ook niet. Zij hebben daar geen boodschap aan. Zij willen dat er versterking komt en dat het vlotter loopt, dus ook daaraan moet worden gewerkt.

Wat uw segment binnen de NMBS zelf betreft, aan Securail kan er ook best wel wat gebeuren. Ik heb tijdens de plenaire vergadering al gezegd dat het ook gaat over zaken die geen geld hoeven te kosten. Er kan een aantal zaken worden gedaan, zoals aanpassingen van procedures, zoals de duur dat agenten iemand staande mogen houden verlengen van een halfuur naar een uur. Dat komt misschien meer overeen met de tijd die de spoorwegpolitie nodig heeft om ter plaatse te geraken. Dat kan heel frustrerend zijn als men problemen heeft met iemand. Men vraagt om assistentie en men komt niet of veel te laat, en dan moet men die persoon laten gaan.

Dat zijn allemaal kleine zaken die kunnen worden aangepast door de wetgeving te wijzigen. Dat kost niets. Procedures kunnen worden aangepast en ik zal daarvoor zelf ook een aantal voorstellen indienen, zoals ik trouwens al vaker heb gedaan. Ik hoop dat u ze naar inhoud bekijkt en misschien kunnen ze u op een idee brengen of inspireren om zelf een wetgevend initiatief te nemen, zodat het de goede richting kan uitgaan. Ik ben er echt van overtuigd dat dat kan, ook binnen uw domein.

Ik wil u ook nog persoonlijk bedanken. U hebt in uw antwoord ook gewezen op het feit dat de meeste disputen ontstaan over het ontbreken van een geldig vervoersbewijs. U weet dat we gevraagd hebben om een studie over toegangspoortjes en het is dankzij uw tussenkomst dat wij die intussen ook gekregen hebben, dus ik wil u daarvoor bedanken.

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

De **voorzitter**: We komen nu aan het eind van de vergadering.

Ik wil sowieso de minister en zijn assistenten opnieuw bedanken omdat ze hier zo lang gezeten hebben voor deze enorme marathon. Ik wil ook de Kamerdiensten bedanken: de man die daarboven de micro's bedient, de man die de klok zo nauwgezet heeft bediend, het commissiesecretariaat en in het bijzonder ook de tolken, die hier zoveel uren hebben moeten vertalen, wat zeer intensief is. Ik wil iedereen bedanken.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.46 uur.
La réunion publique de commission est levée à 19 h 46.*