CRIV 56 **COM 491**

DE KAMER BE
LA CHAMBRE BE

NIET CITEREN ZONDER BRONVERMELDING
De definitieve versie bevat ook de integrale vertaling. De bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen.

NE PAS CITER SANS MENTIONNER LA SOURCE
La version définitive comprend aussi la traduction intégrale. Les annexes sont reprises dans une brochure séparée.

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

VOORLOPIG VERSLAG

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

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

Dinsdag

03-11-2026

Namiddag

Mardi

03-11-2026

Après-midi

De teksten werden nog niet door de sprekers nagezien. Zij kunnen hun correcties schriftelijk meedelen vóór *06-11-2026, om 16 uur* *aan de Dienst Integraal Verslag.* *e-mail: CRIV@dekamer.be*	*Les textes n'ont pas encore été révisés par les orateurs. Ceux-ci peuvent communiquer leurs corrections par écrit avant le* *06-11-2026, à 16 heures* *au Service du Compte rendu intégral.* *e-mail: CRIV@lachambre.be*

N-VA	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
VB	*Vlaams Belang*
MR	*Mouvement Réformateur*
PS	*Parti Socialiste*
PVDA-PTB	*Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
Les Engagés	*Les Engagés*
Vooruit	*Vooruit*
cd&v	*Christen-Democratisch en Vlaams*
Ecolo-Groen	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
Anders.	*Anders.*
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 56e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*	*DOC 56 0000/000*	*Document parlementaire de la 56e 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 beigekleurig papier)*	*MOT*	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/549 81 60
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/549 81 60
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De mogelijke waterverspilling in de sanitaire ruimtes in het station Bergen" (56018624C) 1
Sprekers: **Sarah Schlitz**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 2
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vandalisme binnen het spoorgebeuren" (56019100C) 2
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vandalisme op treinen en in stations" (56019107C) 2
Sprekers: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 4
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tachograafverplichting voor grote motorhomes en de interpretatie daarvan door de FOD" (56019257C) 4
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tachograafverplichting voor grote motorhomes en de praktische gevolgen ervan" (56019258C) 4
Sprekers: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 5
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanhoudende problemen met de roltrappen in stations" (56019262C) 5
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De herstelling van liften en roltrappen" (56019452C) 5
Sprekers: **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 nachtelijke sluiting van het station Luik-Guillemins, vóór de aankomst van de laatste trein" (56019530C) 7
Sprekers: **Sarah Schlitz**, **Jean-Luc Crucke**,

SOMMAIRE

Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le gaspillage potentiel d'eau dans les sanitaires de la gare de Mons" (56018624C) 1
Orateurs: **Sarah Schlitz**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de 2
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les actes de vandalisme sur le rail" (56019100C) 2
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le vandalisme dans les trains et les gares" (56019107C) 2
Orateurs: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de 4
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation d'utiliser un tachygraphe pour les grands motor-homes et son interprétation par le SPF" (56019257C) 4
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation d'utiliser un tachygraphe pour les grands motor-homes et ses conséquences pratiques" (56019258C) 4
Orateurs: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Questions jointes de 6
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les pannes récurrentes d'escalators dans les gares" (56019262C) 6
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La réparation des ascenseurs et des escalators" (56019452C) 6
Orateurs: **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 "La fermeture de la gare des Guillemins la nuit, avant l'arrivée du dernier train" (56019530C) 7
Orateurs: **Sarah Schlitz**, **Jean-Luc Crucke**,

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

Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De onderbenutting van de betalende fietsparkings van de NMBS te Luik" (56019542C) 8

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

Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sous-utilisation des parkings vélos payants de la SNCB à Liège" (56019542C) 8

Orateurs: **Sarah Schlitz**, **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 "Spoorwegbruggen" (56019584C) 9

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 "Les ouvrages d'art surplombant les infrastructures ferroviaires" (56019584C) 9

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

Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het onderscheid bij de toekenning van het gratis NMBS-vervoer aan personen met een handicap" (56019589C) 11

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

Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La distinction dans l'octroi de la gratuité à la SNCB aux personnes en situation de handicap" (56019589C) 11

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

Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gevolgen van het vervoersplan 2026-2029 voor lijn 132" (56019619C) 12

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

Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'impact du plan de transport 2026-2029 sur la ligne 132" (56019619C) 12

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

Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het aanbod van internationale treinverbindingen van Virgin Trains" (56019663C) 13

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

Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'offre de liaisons internationales de Virgin Trains" (56019663C) 13

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

Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De pendelmobiliteit van de Belgen" (56018463C) 14

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

Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La mobilité des Belges pour aller travailler" (56018463C) 14

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

Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke 15

Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke 15

(Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst van de e-steps" (56018707C)
Sprekers: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

(Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir des trottinettes électriques" (56018707C)
Orateurs: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De problematiek van de stationstoiletten" (56018708C) 17
Sprekers: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La problématique des toilettes dans les gares" (56018708C) 17
Orateurs: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De technische voorschriften voor Belgische treinen die stilvallen in Frankrijk" (56018709C) 18
Sprekers: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les contraintes techniques pour des trains belges bloqués en France" (56018709C) 18
Orateurs: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De autoloze en treinloze zondag" (56018710C) 19
Sprekers: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La journée sans voiture et sans train" (56018710C) 19
Orateurs: **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van 20
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De overdracht van het beheer van het spoorwegmuseum Train World aan een privéoperator" (56019747C) 20
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst van Train World" (56019765C) 20
Sprekers: **Dimitri Legasse**, **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de 20
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gestion du musée Train World confiée à un opérateur privé" (56019747C) 20
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir de Train World" (56019765C) 20
Orateurs: **Dimitri Legasse**, **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Samengevoegde vragen van 22
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De alcoholpoort" (56019828C) 22
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De installatie van een alcoholpoort in Hasselt" (56019838C) 22
Sprekers: **Wouter Raskin**, **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Questions jointes de 22
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'éthyloborne" (56019828C) 22
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'installation d'une éthyloborne à Hasselt" (56019838C) 22
Orateurs: **Wouter Raskin**, **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De omzetting van de Europese rijbewijzenrichtlijn" (56019830C) 23

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

Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La transposition de la directive européenne relative au permis de conduire" (56019830C) 24

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

Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De agressie in het station van Tienen" (56019839C) 25

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

Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'agression ayant eu lieu dans la gare de Tirlemont" (56019839C) 25

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

Samengevoegde vragen van 25

- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De reizigersaantallen in kleine stations" (56019850C) 25
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De dreigende sluiting van verschillende NMBS-stopplaatsen" (56019972C) 25
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De dreigende sluiting van stations en stopplaatsen" (56020426C) 25
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De recentste cijfers inzake de reizigersaantallen bij de NMBS" (56020474C) 26

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

Questions jointes de 26

- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fréquentation des petites gares" (56019850C) 26
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La menace de fermeture qui pèse sur plusieurs points d'arrêt SNCB" (56019972C) 26
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La menace de fermeture de gares et de points d'arrêts" (56020426C) 26
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les derniers chiffres de fréquentation de la SNCB" (56020474C) 26

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

Samengevoegde vragen van 28

- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het bezoek van de minister aan de Spaanse treinbouwer CAF" (56019931C) 28
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst van Alstom Brugge en het bezoek aan CAF" (56019940C) 28

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

Questions jointes de 28

- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La visite du ministre auprès du constructeur ferroviaire espagnol CAF" (56019931C) 28
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir d'Alstom Bruges et la visite chez CAF" (56019940C) 28

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

Samengevoegde vragen van 30

- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het uitstel van het nieuwe mobiliteitsbudget" (56019939C) 30

Questions jointes de 30

- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le report du nouveau budget de la mobilité" (56019939C) 30

- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe uitstel van de invoering van het mobiliteitsbudget" (56020427C) 30
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe uitstel van het mobiliteitsbudget" (56020502C) 30
Sprekers: **Frank Troosters**, **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De permanentie bij de FOD Mobiliteit voor lokale dienstverlening" (56019967C) 32
Sprekers: **Niels Tas**, **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 "Het schrappen van vluchten door Ryanair" (56020294C) 34
Sprekers: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De samenwerking tussen Securail en de politiediensten in het station Ottignies" (56020297C) 35
Sprekers: **Farah Jacquet**, **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 "Het Britse plan voor stilte in het openbaar vervoer" (56020318C) 36
Sprekers: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De registratie van uit Zweden ingevoerde wagens" (56020334C) 38
Sprekers: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Fatima Lamarti aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vliegroutes" 39

- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau report du budget mobilité" (56020427C) 30
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau report du budget mobilité" (56020502C) 31
Orateurs: **Frank Troosters**, **Dimitri Legasse**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La permanence auprès du SPF Mobilité pour les services locaux" (56019967C) 33
Orateurs: **Niels Tas**, **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 suppression de vols par Ryanair" (56020294C) 34
Orateurs: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La collaboration entre Securail et les services de police à la gare d'Ottignies" (56020297C) 35
Orateurs: **Farah Jacquet**, **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 "Le plan britannique visant à instaurer le silence dans les transports en commun" (56020318C) 36
Orateurs: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'immatriculation de véhicules importés de Suède" (56020334C) 38
Orateurs: **Wouter Raskin**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Fatima Lamarti à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les routes 39

(56020335C)
Sprekers: **Fatima Lamarti**, **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 gecoördineerde controleacties rond de stations in Landen en Tienen" (56020448C) 40
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 videoblogs van de CEO van Infrabel" (56020449C) 40
Sprekers: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Vraag van Claire Hugon Lecharlier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vluchten boven Brussel en de overdonderende geluidshinder" (56020493C) 41
Sprekers: **Claire Hugon Lecharlier**, **Jean-Luc Crucke**, minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

aériennes" (56020335C)
Orateurs: **Fatima Lamarti**, **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 opérations de contrôle coordonnées aux abords des gares de Lanen et de Tirlemont" (56020448C) 40
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 vlogs du CEO d'Infrabel" (56020449C) 41
Orateurs: **Frank Troosters**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Question de Claire Hugon Lecharlier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol, ou l'écrasement, de Bruxelles" (56020493C) 42
Orateurs: **Claire Hugon Lecharlier**, **Jean-Luc Crucke**, ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale, chargé du Développement durable

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen

van

DINSDAG 3 NOVEMBER 2026

Voormiddag

_____

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

du

MARDI 3 NOVEMBRE 2026

Matin

_____

De openbare commissievergadering wordt geopend om 13.08 uur en voorgezeten door de heer Frank Troosters.
La réunion publique de commission est ouverte à 13 h 08 et présidée par M. Frank Troosters.

De teksten die cursief zijn opgenomen in het Integraal Verslag werden niet uitgesproken en steunen uitsluitend op de tekst die de spreker heeft ingediend.
Les textes figurant en italique dans le Compte rendu intégral n'ont pas été prononcés et sont la reproduction exacte des textes déposés par les auteurs.

De **voorzitter**: De sessie met mondelinge vragen aan de minister is gepland tot 18.00 uur, maar ik vermoed dat we eerder klaar zullen zijn.

De heer Legasse is nog in een andere commissie. We zullen zijn vragen later in de loop van de namiddag behandelen.

01 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le gaspillage potentiel d'eau dans les sanitaires de la gare de Mons" (56018624C)
01 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De mogelijke waterverspilling in de sanitaire ruimtes in het station Bergen" (56018624C)

01.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre, dans le cadre des engagements pris par le Groupe SNCB en matière de transition écologique et de gestion responsable des ressources, l'efficacité énergétique et la sobriété hydrique au sein de ses infrastructures doivent être une priorité exemplaire.*

Dans ce cadre, plusieurs usagers et usagères de la gare de Mons signalent un problème récurrent de gaspillage d'eau particulièrement interpellant au niveau des sanitaires payants. Les chasses d'eau automatiques y seraient reliées à des détecteurs de mouvement dont le calibrage s'avère manifestement inadéquat. Le moindre mouvement dans la cabine déclencherait intempestivement un cycle complet de vidange et de nettoyage. D'après certains témoignages, un simple passage d'un utilisateur pourrait ainsi provoquer jusqu'à quatre déclenchements de chasse en une minute, représentant environ 40 litres d'eau consommés sans aucune nécessité d'hygiène réelle. Un tel dysfonctionnement technique au sein d'une gare majeure, récemment rénovée et à forte fréquentation, ne me semble pas acceptable.

Monsieur le ministre, vos services ou la SNCB ont-ils déjà été informés de ce problème récurrent de sur-déclenchement des sanitaires à la gare de Mons? Des actions ont-elles été prises afin de procéder à un recalibrage urgent ou à un remplacement des capteurs de présence concernés afin de stopper ce gaspillage? Des audits techniques de ce type d'équipements automatiques sont-ils menés régulièrement dans les autres grandes gares du réseau ferroviaire afin d'éviter des dérives similaires?

01.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Chère collègue, la SNCB mène une politique active de réduction de sa consommation d'eau dans les gares et les bâtiments. Dans le cadre de son contrat de service public, elle s'est fixé pour objectif de réduire cette consommation de 20 % d'ici 2032 par rapport à 2022. Cette politique repose notamment sur un meilleur suivi des consommations, une détection plus rapide des fuites et, lorsque c'est possible, une utilisation accrue de l'eau de pluie, notamment pour les sanitaires.

S'agissant néanmoins plus particulièrement de la

gare de Mons, la SNCB m'indique ne pas avoir eu connaissance à ce stade de cette problématique, certes spécifique. Les sanitaires de cette gare sont exploités par un prestataire externe 2theloo. La SNCB interpellera donc son prestataire afin d'analyser la situation signalée et, le cas échéant, procéder aux corrections nécessaires, notamment en ce qui concerne le calibrage des équipements automatiques.

Je tiens également à préciser que ce type de problème pratique constaté en gare peut aussi être signalé directement par les utilisateurs ou qui que ce soit d'autre à la SNCB via l'outil FixMyStation qui permet aux voyageurs de transmettre rapidement des remarques relatives à l'état ou au fonctionnement des équipements en gare. Manifestement, cette situation n'avait à ce jour pas été signalée, d'où votre vigilance.

01.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Manifestement, de nombreux citoyens ont tenté de signaler le problème, mais l'absence de réponse les a contraints à en venir à une question parlementaire! Je suis heureuse d'entendre que la SNCB s'est fixé des objectifs de réduction de ses consommations: voici donc une belle piste pour atteindre ces objectifs vu qu'apparemment, la situation est extrême.

J'en profite également pour signaler que la fontaine à eau, installée récemment à la gare de Liège-Guillemins, ne fonctionne plus. En plus de compter sur le *reporting* que les voyageurs peuvent faire via un site, il pourrait aussi y avoir une vigilance de la part des services de la SNCB eux-mêmes pour constater ce genre de dysfonctionnement technique, qui génère un certain découragement dans le chef des citoyens qui m'ont interpellée à plusieurs reprises au sujet de ce problème. Je n'hésiterai pas à relayer le site FixMyStation.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions jointes n° 56018711C de M. Legasse et n° 56019954C de M. Piedboeuf sont reportées.

02 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vandalisme binnen het spoorgebeuren" (56019100C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het vandalisme op treinen en in stations" (56019107C)
02 Questions jointes de
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les actes de vandalisme sur le rail" (56019100C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le vandalisme dans les trains et les gares" (56019107C)

02.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag nr. 1001 van 16/03/2026 waarvoor ik tot op heden nog steeds geen antwoord ontving:

De infrastructuur van de NMBS is op regelmatige basis onderhevig aan vandalisme.

Kunt u voor 2023 per gewest meedelen wat het aantal schadegevallen was naar aanleiding van vandalisme in treinstellen en aan locomotieven? Kan hierbij een opsomming worden gemaakt per soort vandalisme (graffiti, glasbreuk, enz.)?

Kunt u per gewest meedelen wat het aantal schadegevallen was naar aanleiding van vandalisme in treinstations? Graag dezelfde opsomming per soort vandalisme.

Wat was de totale kostprijs voor 2022 en 2023, per gewest, van de herstellingen voor zowel de treinstellen en de locomotieven als voor de stations?

Hoeveel processen-verbaal werden voor feiten van vandalisme opgesteld in 2023?
a) In hoeveel dossiers kon de dader geïdentificeerd worden en werd een dossier tot terugbetaling geopend? b) In hoeveel gevallen daarbij kon er effectief een terugbetaling bekomen worden, in hoeveel niet, en hoeveel dossiers daarvan zijn eventueel nog hangende?
Hoeveel van de geregistreerde schade werd in 2023 door de daders terugbetaald?
a) Wat is de gemiddelde duur voor de herstellingen van de schadegevallen? b) Hoe lang dienen treinstellen gemiddeld uit dienst te worden gehaald voor deze herstellingen?

02.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de vragen lijken steeds te suggereren dat dit een probleem is bij de NMBS. In mijn antwoorden herinner ik er telkens aan – want ik heb daarover al vele vragen gekregen – dat we hier te

maken hebben met een maatschappelijk probleem en dat de NMBS evenzeer slachtoffer is als de reiziger die niet kan gebruikmaken van een gevandaliseerde lift of een gevandaliseerd toilet.

Het volledige werkterrein van de NMBS bevindt zich in de publieke ruimte. Het is dan ook materieel onmogelijk om het volledige spoornet, met inbegrip van de bundels waar treinen worden gesteld, volledig te beveiligen of af te sluiten. Het netwerk strekt zich uit over duizenden kilometers en loopt door stedelijke, landelijke, haven- en industriegebieden, waar technische, milieu- en wettelijke beperkingen een volledige afsluiting onmogelijk maken. Bepaalde baanvakken moeten daarom noodzakelijkerwijs open blijven, onder meer om het treinverkeer mogelijk te maken, de toegang tot de infrastructuur voor onderhoud te verzekeren en bestaande erfdienstbaarheden te respecteren.

Die realiteit verplicht de NMBS ertoe om haar beveiligingsinspanningen te concentreren op strategische punten en op zones die als risicogevoelig zijn geïdentificeerd.

Met betrekking tot de corrigerende maatregelen en het actieplan, veiligheid binnen het spoorwegdomein vormt een complexe en veelzijdige uitdaging die een gecoördineerde en blijvende aanpak vereist. Die aanpak vertaalt zich onder meer in de volgende maatregelen: een versterking van de Securailpatrouilles, met name in risicogebieden en tijdens gevoelige periodes zoals avonden, weekends en schoolvakanties; toegangscontrole en de plaatsing van bijkomende omheiningen; verbetering van de verlichting en de inzet van bewegingsdetectoren; videobewaking en virtuele patrouilles via het Security Operations Center, met de nakende uitrol van dynamische camera's om een optimale dekking te verzekeren.

Met betrekking tot de procedures bij inbreuken, wanneer een dader op heterdaad wordt betrapt, wordt onmiddellijk de spoorwegpolitie ingeschakeld en wordt systematisch klacht ingediend bij de gerechtelijke instanties. Bij schade zet de NMBS stappen om de kosten langs gerechtelijke weg te recupereren, voor zover de dader kan worden geïdentificeerd.

Daarnaast heeft de problematiek van graffiti ook een internationale dimensie. Daders zijn vaak in groepen georganiseerd, verplaatsen zich over de landsgrenzen heen en wisselen informatie uit over spoorweginfrastructuur. Tussen de vervoersoperatoren wordt daarom overlegd om daders beter te kunnen identificeren en vervolgen.

De NMBS versterkt ook de samenwerking met de ordediensten en lokale actoren met het oog op een gecoördineerde en doeltreffende aanpak.

Met betrekking tot de vragen naar cijfers bezorg ik u een kopie van het antwoord op schriftelijke vraag nr. 8372. Dat antwoord bevat de recentste cijfers.

02.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben het met u eens wanneer u zegt dat dit vragen zijn die hier regelmatig worden gesteld, maar dat is net wat parlementsleden doen. Dat is immers onze rol. Ik denk niet dat ik vraag naar spectaculaire zaken. Ik vraag gewoon om cijfers. Een deel van ons werk als parlementslid houdt in dat we die evolutie opvolgen. Hoe was dat verleden jaar en hoe is dat nu? Is er evolutie in het beleid, de cijfers en de kosten?

Inhoudelijk, ik begrijp heel goed dat men niet het hele spoordomein kan beveiligen en dat er beperkingen zijn. Ik ben het daar helemaal mee eens, maar ik probeer daar een zicht op te krijgen. Ik vraag naar cijfers, zoals men dat vroeger ook vroeg en kreeg. Ik moet vaststellen dat wanneer ik om cijfers vraag, ik dat nu met een mondelinge vraag moet doen. De cijfergegevens vormden immers het hoofdpunt van mijn vraag. Het overig deel van uw antwoord zal ik zeker beluisteren.

Ik moet hier een mondelinge vraag stellen over een schriftelijke vraag die ik begin dit jaar heb ingediend. Het is nu november. Die vragen heb ik al acht maanden geleden ingediend, maar ik krijg daar geen antwoord op, terwijl ondertussen een deel van die cijfers wel al in de pers verschijnen. Dan vraag ik me toch af wat er aan de hand is. Ligt het aan de NMBS, die niet wil of kan antwoorden, of draait het kabinet van de minister vierkant en blijven die vragen daar liggen? Ik weet het niet, maar ik stel wel vast dat als ik naar courante zaken vraag, ik acht maanden later naar het Parlement moet komen om cijfers te krijgen, terwijl dat eigenlijk relatief vlot zou moeten kunnen. Dat kon de voorgaande jaren immers wel.

Ik betreur dat ten zeerste. Hoe minder schriftelijke vragen ik hier naderhand mondeling moet komen stellen, hoe beter natuurlijk. Dat vergemakkelijkt de werkzaamheden en betekent minder administratie en minder werk voor iedereen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56019109C van mevrouw Cuylaerts wordt uitgesteld.

03 Samengevoegde vragen van
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tachograafverplichting voor grote motorhomes en de interpretatie daarvan door de FOD" (56019257C)
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De tachograafverplichting voor grote motorhomes en de praktische gevolgen ervan" (56019258C)
03 Questions jointes de
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation d'utiliser un tachygraphe pour les grands motor-homes et son interprétation par le SPF" (56019257C)
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'obligation d'utiliser un tachygraphe pour les grands motor-homes et ses conséquences pratiques" (56019258C)

03.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, de vraag is opgesplitst in twee deelvragen omdat mijn vraagstelling behoorlijk uitgebreid was. Daarom verwijs ik ook graag naar de ingediende vragen.

Mijnheer de minister,

In zaak C-666/21 heeft het Hof van Justitie zich uitgesproken over de toepassing van de regels inzake rij- en rusttijden en tachograaf op een voertuig dat hoofdzakelijk diende als tijdelijke leefruimte voor privégebruik, maar ook beschikte over laadruimte voor het niet-commerciële vervoer van goederen. Het Hof oordeelde dat het begrip "vervoer van goederen over de weg" ook betrekking kan hebben op een voertuig met een MTM van meer dan 7,5 ton dat voor privédoeleinden wordt gebruikt. Daarbij zou noch de laadcapaciteit van het voertuig, noch de categorie waaronder het voertuig in het nationale kentekenregister is ingeschreven, bepalend zijn. Het arrest heeft in de praktijk geleid tot vragen over de toepassing van de tachograafregels op grote motorhomes, campers en auto-caravancombinaties die uitsluitend recreatief en privé gebruikt worden.

Mijn vragen aan u:

1. Klopt het dat grote motorhomes en kampeerwagens van meer dan 7,5 ton die uitsluitend door particulieren voor recreatieve doeleinden worden gebruikt, momenteel onder de Europese regels inzake rij- en rusttijden en de tachograaf vallen wanneer deze voertuigen beschikken over een laadruimte waarin bijvoorbeeld een eigen personenwagen kan worden vervoerd?

2. Hoe interpreteert de FOD Mobiliteit het arrest C-666/21 voor de hierboven vermelde voertuigen en is deze interpretatie recent gewijzigd? Volstaat de loutere aanwezigheid van een laadruimte om onder de Europese verordeningen te vallen of kijkt men ook naar het werkelijk gebruik van het voertuig?

3. De Europese Commissie heeft in december 2025 een voorstel ingediend om de lidstaten de mogelijkheid te geven dergelijke voertuigen vrij te stellen van de regels inzake rij- en rusttijden en van de tachograafplicht. Wat is de stand van zaken van de door de Europese Commissie voorgestelde wijziging? Kan u het Belgische standpunt hierover bevestigen en toelichten? Zal België gebruik maken van de vrijstellingsmogelijkheid, indien de voorgestelde Europese regeling wordt aangenomen?

Mijnheer de minister,

In zaak C-666/21 heeft het Hof van Justitie zich uitgesproken over de toepassing van de regels inzake rij- en rusttijden en tachograaf op een voertuig dat hoofdzakelijk diende als tijdelijke leefruimte voor privégebruik, maar ook beschikte over laadruimte voor het niet-commerciële vervoer van goederen. Het Hof oordeelde dat het begrip "vervoer van goederen over de weg" ook betrekking kan hebben op een voertuig met een MTM van meer dan 7,5 ton dat voor privédoeleinden wordt gebruikt. Daarbij zou noch de laadcapaciteit van het voertuig, noch de categorie waaronder het voertuig in het nationale kentekenregister is ingeschreven, bepalend zijn. Het arrest heeft in de praktijk geleid tot vragen over de toepassing van de tachograafregels op grote motorhomes, campers en auto-caravancombinaties die uitsluitend recreatief en privé gebruikt worden.

Mijn vragen aan u:

4. De problematiek lijkt zich ook in België concreet te stellen. Motorhomes die in het verleden geen tachograaf nodig hadden, dienen er plots wel één te installeren. Daarbij zou verwezen worden naar punt 7.9.A van het Handboek Periodieke

Technische Controle. Hoe moeten eigenaars van motorhomes die in het verleden rechtsgeldig werden ingeschreven in België en gekeurd zonder tachograaf, omgaan met de plotse verplichting om alsnog een tachograaf te installeren om door de technische keuring te raken?

5. Hoe dienen particuliere eigenaars van de hierboven vermelde voertuigen in de praktijk te voldoen aan de voorschriften die voortvloeien uit de Europese verordeningen 561/2006 en 165/2014, bijvoorbeeld de verplichting om de wekelijkse rust niet in de eigen camper door te brengen, het uitlezen van de tachograaf met een ondernemerskaart,…?

03.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, het klopt inderdaad dat op basis van de Europese regels grote motorhomes en kampeerwagens met een MTM van meer dan 7,5 ton tachograafplichtig kunnen zijn. Als de inrichting van het voertuig zo is dat er geen laadruimte voor goederen aanwezig is, gaat het eigenlijk om een rijdende woning. Voor die voertuigen geldt geen tachograafplicht, omdat ze niet bestemd zijn om wegvervoer te verrichten. Ze vallen dus buiten het toepassingsgebied van verordening nr. 561/2006 betreffende de rij- en rusttijden. Als er wel laadruimte aanwezig is, is het voertuig wel bestemd voor goederenvervoer. Wanneer dat vervoer niet-commercieel is, kan een vrijstelling gelden als de MTM niet hoger is dan 7,5 ton. Als de MTM hoger is, moet ook bij niet-commercieel vervoer de tachograaf worden gebruikt om de rij- en rusttijden te registreren.

Wanneer het hof opmerkt dat de laadcapaciteit niet doorslaggevend is, wordt daarmee bedoeld dat de hoeveelheid nuttig laadvermogen van het voertuig geen belang heeft. Het feit of er al dan niet een laadruimte aanwezig is, is dus wel doorslaggevend. Vanaf dat moment moet worden nagegaan of de vrijstelling van toepassing is op basis van de MTM.

De FOD Mobiliteit en Vervoer past al jarenlang dezelfde interpretatie toe die in arrest C-666/21 werd bevestigd. Wanneer het voertuig in staat is om goederenvervoer te verrichten, moet naar de MTM worden gekeken om uit te maken of men al dan niet vrijgesteld is. De inschrijving van het voertuig speelt daarbij geen rol. Het arrest bevestigt de interpretatie van de FOD. Er is dus geen koerswijziging nodig.

Het klopt dat er een voorstel is ingediend om kampeerwagens voor niet-commercieel vervoer vrij te stellen, ongeacht hun tonnage. België heeft tijdens de bespreking van dat voorstel gewaarschuwd dat het om zware voertuigen gaat en dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang mag worden gebracht.

Daarnaast is het ook zo dat de notie niet-commercieel vervoer nu duidelijk en restrictief in de verordeningen is gedefinieerd. De vrijstelling geldt dus alleen voor kampeerwagens die buiten alle beroepsactiviteiten worden gebruikt, waarbij er geen enkele vergoeding of tegenprestatie aan te pas komt.

In het laatste ontwerp is de vrijstelling bovendien zo geformuleerd dat ze rechtstreeks van toepassing zal zijn en geen nationale keuze van de lidstaten meer vereist. Daarmee wordt Europese harmonisatie nagestreefd en zal de maatregel in alle lidstaten op dezelfde duidelijke manier worden toegepast.

Dit standpunt is meegedeeld aan de regionale collega's die verantwoordelijk zijn voor de technische keuring, die, zoals u weet, onder hun bevoegdheid valt. Het verbaast me dan ook dat plots een andere aanpak wordt gehanteerd bij de concrete toepassing van de regels voor de technische keuring op dit gebied. Ik kan u alleen naar hen doorverwijzen om de reden daarvoor te vernemen.

Wat uw laatste vraag betreft, het spreekt voor zich dat van particulieren niet kan worden geëist dat ze in het bezit zijn van een ondernemerskaart. Dat zou volstrekt zinloos zijn. Zoals ik eerder heb uitgelegd, moeten ze in bepaalde gevallen echter wel in het bezit zijn van een bestuurderskaart waarmee ze hun rij- en rusttijden kunnen registreren, zoals de Europese regelgeving voorschrijft. Ik wil graag benadrukken dat dit in het belang is van de verkeersveiligheid.

03.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u wel voor uw uitvoerige antwoord, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

04 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De aanhoudende problemen met de roltrappen in stations" (56019262C)
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De herstelling van liften en roltrappen" (56019452C)

04 Questions jointes de
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les pannes récurrentes d'escalators dans les gares" (56019262C)
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La réparation des ascenseurs et des escalators" (56019452C)

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

Op 22 september jl. waren in het station van Antwerpen-Centraal vijf roltrappen en vier liften buiten werking. Ook in het station van Brussel-Centraal functioneerden verschillende roltrappen niet. Dit leidde tot ongemakken voor en ergernis bij de treinreizigers. In het verleden werden er al meermaals mondelinge vragen gesteld over niet-functionerende roltrappen in diverse stations en over de lange wachttijden alvorens deze konden hersteld worden.

Wat is het totaal aantal roltrappen in de stations van de NMBS?
Hoeveel pannes aan roltrappen vielen er in 2025 te noteren?
Hoeveel tot op heden in 2026?
Welke is de gemiddelde hersteltijd?
Wat was de maximumduur dat een roltrap buiten dienst was?
Welke structurele oorzaken liggen aan de basis van de vele pannes?
Welke structurele oorzaken liggen aan de basis van de lange hersteltijden?
Op welke wijze zal de minister een betere werking van de roltrappen en kortere hersteltijden bij pannes garanderen?

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

04.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De NMBS exploiteert in haar stations 334 roltrappen. De defecten aan de roltrappen worden geregistreerd en opgevolgd via het technische meldings- en onderhoudsproces van de NMBS. Die opvolging is in de eerste plaats ontworpen om defecten snel te behandelen, de beschikbaarheid van de installaties op te volgen en de onderhoudspartners aan te sturen.

Voor liften, roltrappen en automatische deuren bepaalt het openbaredienstcontract als doelstelling dat 75 % van de pannes binnen één werkdag na de melding wordt hersteld. De NMBS overtreft die doelstelling. Het aandeel defecten dat binnen die termijn wordt hersteld, is gestegen van 72,14 % in 2022 tot 94 % in 2025.

Wanneer zich een panne voordoet, vindt in principe binnen vier uur een eerste technische inspectie plaats. Voor zeer kritieke pannes bedraagt de contractuele interventietermijn één uur. De effectieve hersteltijd hangt vervolgens af van de aard en de complexiteit van het defect. Een langdurige onbeschikbaarheid kan onder meer verband houden met de leeftijd of het einde van de levensduur van een installatie en met de moeilijkheid om bepaalde wisselstukken te verkrijgen.

De structurele oorzaken van pannes zijn uiteenlopend. Ze kunnen onder meer verband houden met technische slijtage, de leeftijd van de installaties, intensief gebruik, veiligheidsmechanismen die een installatie automatisch stilleggen, software- of hardwareproblemen, vandalisme of externe factoren.

De NMBS laat het onderhoud en de technische opvolging uitvoeren door gespecialiseerde externe partners. Ik begrijp dat reizigers zich in eerste instantie tot de NMBS wenden wanneer die essentiële uitrustingen niet beschikbaar zijn. Lange hersteltijden kunnen met name worden verklaard door de complexiteit van bepaalde defecten, lange levertermijnen voor specifieke wisselstukken, problemen bij de onderhoudspartner, verplichte veiligheidscontroles en de technische toestand of leeftijd van de installaties. De NMBS oefent maximale druk uit op haar dienstverleners via intensieve opvolging, formele ingebrekestellingen, verplichte actieplannen en, waar nodig, contractuele sancties.

Ook voor de installaties in Antwerpen-Centraal is dat het geval. Vorige week heeft de NMBS de bevestiging gekregen dat de dienstverlener sneller kon ingrijpen dan aanvankelijk aangekondigd.

Tegelijk investeert de NMBS in de structurele modernisering van haar installaties. De vervangingsprioriteit wordt bepaald op basis van de leeftijd, de technische toestand en de gebruiksfrequentie in het meerjareninvesteringsplan 2023-2032. Wanneer de betrouwbaarheid van een installatie het vereist, kan ook tot een vervroegde vervanging worden beslist.

Het nieuwe nationale onderhoudscontract, dat in 2027 in werking treedt, zal nog sterker

resultaatgericht zijn en een bijkomend mechanisme bevatten om een hoger en stabieler serviceniveau te bevorderen. Toegankelijke stations zijn immers een essentiële voorwaarde voor een performant en aantrekkelijk spoorvervoer.

Voor personen met een beperkte mobiliteit, ouderen en reizigers met kinderwagens of zware bagage is de beschikbaarheid van liften en roltrappen geen comfortelement, maar een noodzakelijke voorwaarde om zelfstandig gebruik te kunnen maken van het spoor. Kwaliteitsvol openbaar vervoer begint met toegankelijke stations. Alleen zo kunnen we ervoor zorgen dat de trein voor iedereen een volwaardig en aantrekkelijk vervoermiddel blijft.

04.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, met uw slotzin komt u tot de essentie: omwille van de aantrekkelijkheid van het spoor moeten installaties zoals liften en roltrappen goed werken. Het gaat natuurlijk om een zeer groot aantal installaties en er is in het verleden onvoldoende geïnvesteerd in het spoor, waardoor we nu met verouderde installaties zitten. Ik hoor steeds opnieuw dezelfde antwoorden: het gaat om complexe dossiers; er zijn de lange levertijden van onderdelen en er zijn problemen met herstellers, ondanks de contractuele sancties.

De reizigers hebben daar echter niets aan. We hebben de mond vol over toegankelijkheid. Reizigers met een beperking, onder ander wie zich in een rolstoel moet verplaatsen, en reizigers met kinderen in een kinderwagen zijn natuurlijk het slachtoffer van de situatie. Ik kan alleen maar hopen dat er structurele oplossingen worden uitgewerkt en stappen gezet om de uitval terug te dringen. Men leest immers bijna dagelijks in de krant dat er op heel veel plaatsen problemen zijn. Dat is redelijk pijnlijk.

Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mevrouw Cuylaerts is niet aanwezig om haar vragen nrs. 56019299C en 56019453C te stellen. Mevrouw Gielis is niet aanwezig om haar vragen nrs. 56019418C, 56019419C, 56019420C, 56019421C en 56019422C te stellen.

05 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fermeture de la gare des Guillemins la nuit, avant l'arrivée du dernier train" (56019530C)

05 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De nachtelijke sluiting van het station Luik-Guillemins, vóór de aankomst van de laatste trein" (56019530C)

05.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, les voyageurs de la gare des Guillemins ont découvert à la rentrée des petites affichettes leur annonçant que la gare ainsi que les parkings allaient être fermés de 00 h 35 à 3 h 45. Une annonce surprenante sans vraiment d'explication, même si on se doute qu'il s'agit en réalité d'une mesure anti-SDF. Là où le bât blesse, c'est que le dernier train de Bruxelles arrive en gare des Guillemins à 01 h 45. Cela signifie que les voyageurs ne peuvent plus transiter par la gare: ils doivent en sortir via des passerelles extérieures. Cela garantit-il davantage leur sécurité? La question mérite d'être posée. Mais surtout, cela les empêche de reprendre leur voiture au parking de la gare en rentrant ou, par exemple, d'emprunter une Cambio, dont il existe un service situé directement dans la gare. Par exemple, si l'on a décidé de prolonger sa sortie à Bruxelles un peu plus tard que prévu, et qu'il n'y a plus de bus ou de train de correspondance pour rentrer chez soi, on peut prendre une Cambio pour rentrer chez soi et la ramener le lendemain. C'est une possibilité qui est utilisée par certains voyageurs. Maintenant, en raison de cette nouvelle politique, ce n'est plus possible.

Vous comprendrez que cette mesure laisse donc, d'une part, des personnes SDF sans aucune solution alternative. À moins que vous ne me contredisiez, je pense qu'il n'y a pas de refuge ou d'abri de nuit qui ait été ouvert en parallèle pour permettre à ces personnes qui s'abritaient dans la gare de trouver une solution alternative pour loger en sécurité. D'autre part, cette politique affecte directement les voyageurs de la région liégeoise et les empêche d'avoir une vie sociale, en leur mettant à nouveau des bâtons dans les roues pour assister à des activités culturelles et festives dans la capitale ou dans d'autres grandes villes du pays.

Monsieur le ministre, est-ce que vous pouvez nous expliquer ce choix d'horaire posé par la SNCB? S'agit-il bien d'une mesure anti-SDF? Une évaluation et éventuellement une enquête auprès des navetteurs sont-elles prévues pour savoir quel est l'impact de cette mesure sur leur quotidien? Je vous remercie.

05.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Suite à des actes de vandalisme régulièrement constatés durant la nuit dans les installations de la gare de

Liège-Guillemins, la SNCB avait dans un premier temps décidé de fermer la galerie de la gare entre 0 h 35 et 3 h 45, à partir du 7 septembre. Après avoir mené une observation attentive de la situation depuis la mise en œuvre de cette mesure, et afin de garantir un service optimal aux voyageurs du dernier train s'arrêtant chaque jour en gare de Liège-Guillemins – en effet à 1 h 45 –, la SNCB a décidé d'adapter ses horaires de fermeture.

La galerie de la gare est désormais fermée de 2 h 00 à 3 h 45. Son nouvel horaire est d'application depuis ce lundi 28 septembre. Les quais et les sorties de la gare restent toujours accessibles via les deux passerelles, permettant également aux voyageurs de rejoindre les quartiers des Guillemins et de Cointe.

Cette décision, je pense, montre une chose simple: la SNCB ne se contente pas de faire rouler les trains, elle écoute également les réalités vécues par ses voyageurs. La sécurité ne doit jamais se faire au détriment du bon sens, pas plus que le confort ne doit être sacrifié aux contraintes opérationnelles.

En tant que ministre de la Mobilité, du Climat et de l'Environnement, je veux que le train soit le premier réflexe pour se rendre à un concert, un festival ou une activité culturelle. Et puisque je suis moi-même, vous le savez, un utilisateur convaincu du rail, je peux témoigner d'une chose: le meilleur train est celui qui vous amène à destination, mais aussi celui qui vous permet de rentrer chez vous sereinement.

05.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Je suis heureuse d'entendre qu'un correctif a été apporté même si cela aurait été encore mieux que cela se fasse dès le début. Il n'était pas compliqué de se rendre compte que la gare allait être fermée avant l'heure d'arrivée du dernier train. En termes de processus et de crédibilité, on peut faire mieux.

Vous nous parlez aussi d'actes de vandalisme. Vous ne donnez pas d'éclaircissements précis, mais, en tant qu'utilisatrice quotidienne de la gare des Guillemins, je constate qu'il y a effectivement des personnes qui y dorment. Des déchets et des couvertures y sont laissés. Il faudrait une concertation avec la Ville et réfléchir à la manière dont nous pourrions apporter des solutions de logement, mais aussi des sanitaires accessibles à ces personnes.

La SNCB gagnerait à rendre ces toilettes gratuites et beaucoup plus accessibles. Cela permettrait d'éviter un nombre incalculable de désagréments aux alentours de la gare. J'en parlais encore récemment avec les personnes qui travaillent dans la brasserie de la gare: elles ont retiré leurs plantes parce qu'elles amenaient des problèmes sanitaires, notamment sur plan des odeurs. Il est triste d'en arriver là. En installant simplement des urinoirs et des WC accessibles 24 heures sur 24, nous pourrions certainement éviter toute une série de désagréments annexes. J'ai un peu l'impression que l'on prend toujours le problème par le mauvais bout.

Par ailleurs, n'oublions pas que la situation en matière de pauvreté, de précarité et de sans-abrisme ne va faire que s'aggraver. Avec les politiques mises en place par votre gouvernement, qui entraînent une aggravation fulgurante de la précarité, et parallèlement un marché du logement qui devient complètement inabordable, avec des prix qui explosent, nous allons droit vers une crise sociale d'une ampleur que nous n'avons plus connue depuis des décennies.

Continuer à vouloir chasser la misère, à la cacher et à la déplacer ne suffira pas. Il faut, dès lors, mettre en place de véritables solutions structurelles afin de lutter contre la pauvreté, et non contre les pauvres. Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La sous-utilisation des parkings vélos payants de la SNCB à Liège" (56019542C)
06 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De onderbenutting van de betalende fietsparkings van de NMBS te Luik" (56019542C)

06.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, depuis quelques années, la SNCB a initié une stratégie de parkings sécurisés payants. Aux Guillemins, l'ancien parking intérieur qui était gratuit a été transformé en parking payant avec une borne d'accès, et est assorti d'un abonnement – à l'année uniquement – pour le parking. Donc ça veut dire qu'une personne qui prend le train n'a pas automatiquement accès à une place de stationnement dans le cadre de son billet.

Du côté de la nouvelle gare de Liège-Saint-Lambert, on a également installé un parking payant. On ne peut que constater que, d'un côté

comme de l'autre, les deux espaces sont quasiment vides, voire totalement vides en ce qui concerne le parking Liège-Saint-Lambert, alors que les arceaux gratuits, moins sécurisés, sont pris d'assaut.

Alors, monsieur le ministre, est-ce que vous avez des chiffres qui montrent la fréquentation de ces parkings? Est-ce qu'une évaluation du système est prévue? Est-ce que des adaptations sont prévues?

Je pense que nous aurions tous à gagner à mettre en place des solutions gratuites et sécurisées pour les navetteurs, pour pouvoir inciter au maximum les citoyens à prendre le train. En effet, je pense que c'est vraiment dissuasif d'avoir ces dispositifs pour lesquels il faut un accès et donc effectuer toute une série de démarches, comme le fait de prendre un abonnement qui, finalement, découragent des utilisateurs à prendre le train, ce qui est censé être l'objectif numéro un de la SNCB. Je vous remercie.

06.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci, chère collègue. La SNCB entend renforcer la combinaison du train et du vélo, notamment pour les premiers et derniers kilomètres de déplacement. Dans le cadre de son contrat de service public 2023-2032, elle donne la priorité au développement et à l'amélioration de l'offre de stationnement vélo dans les gares avec pour objectif d'atteindre au moins 164 000 places d'ici 2032 et d'équiper 100 gares de parkings vélos avec contrôle d'accès, notamment par caméra et système d'identification.

Malheureusement, l'arrivée tardive de cette question ne permet pas de vous fournir de réponses aux questions quant aux données exactes demandées, mais je verrai à ce qu'elles vous soient transmises.

Sachez néanmoins que la SNCB suit l'occupation de ces parkings vélos afin d'évaluer l'adéquation entre l'offre et la demande. Les investissements et éventuelles adaptations sont examinés gare par gare, notamment en fonction du taux d'occupation, de l'état des installations, des besoins en matière de sécurité, de la présence d'emplacements non couverts, du potentiel de croissance et du report modal attendu. Lorsque cela s'avère nécessaire et techniquement possible, la capacité ou les aménagements peuvent être adaptés.

Enfin, l'accessibilité des parkings constitue un facteur important de leur utilisation. Ceux-ci doivent notamment être correctement reliés aux infrastructures cyclables menant à la gare.

Dans les projets de rénovation, l'intermodalité et l'accessibilité de la gare, des quais et des équipements de stationnement font donc l'objet d'une attention particulière.

En parallèle, nous avons publié avant l'été notre plan Be Cyclist 2.0, qui a pour objectif de soutenir le développement de l'usage et de l'économie du vélo en Belgique.

06.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je peux vous dire que je travaille sur cette question depuis longtemps: en tant que conseillère communale, à l'époque, et en tant que députée depuis huit ans.

La motivation de la SNCB dans le déploiement cyclable est verbalement très belle, mais tarde à se déployer sur le terrain. C'est systématique: il a fallu attendre plus de 17 ans la création d'une passerelle cyclable aux Guillemins, qui était pourtant prévue dès le départ dans les plans. Par conséquent, la SNCB doit se remettre en question dans l'application de ses politiques de tarification des parkings.

Par ailleurs, des vols ont été commis dans les parkings sécurisés, mais elle n'a pas bougé le petit doigt. Dès lors, elle doit à présent se remettre en question et évaluer correctement la sous-utilisation de ses infrastructures. Je peux vous envoyer des photos de parkings vides en pleine semaine. Les usagers ne se sentent pas respectés par la politique cyclable, qui semble plus commerciale que mise au service des navetteurs et des usagers.

C'est pourquoi j'estime qu'il faut s'interroger sur l'accessibilité de ces parkings, réévaluer les tarifs, mieux sécuriser et rendre accessibles les parkings gratuits et faire en sorte que les voyageurs occasionnels puissent disposer de ces infrastructures.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Question de Hervé Cornillie à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les ouvrages d'art surplombant les infrastructures ferroviaires" (56019584C)
07 Vraag van Hervé Cornillie aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Spoorwegbruggen" (56019584C)

07.01 **Hervé Cornillie** (MR): Monsieur le ministre, récemment, j'ai failli tomber de ma chaise de bureau en recevant un courrier de la Région wallonne. Je ne sais plus s'il était signé par le directeur ou par le ministre. C'était un courrier positif – je ne critique pas. Il faisait l'état des lieux de la salubrité et de la santé des ponts sur les voiries régionales.

Y était recensé – vous connaissez ce dossier que nous avons déjà évoqué dans d'autres circonstances et dans d'autres rapports – le fameux pont Festu à Pipaix, considéré comme toujours ouvert par la Région wallonne. Même Michel Daerden a dit un jour qu'il allait le redresser.

Je me suis dit que ce bulletin de santé des ponts, qui entraîne aussi le programme de rénovation et d'entretien de ces ponts, était lacunaire. Il y a des ponts fédéraux. Vous le savez, nous en avons inauguré un ensemble récemment. Vos équipes ont remarquablement bien travaillé sur le pont de l'avenue de la Résistance. Il y a donc des ponts Infrabel.

Dès lors, je me suis demandé si les deux niveaux de pouvoir se concertaient à un moment donné, s'ils dialoguaient pour ce travail en lien avec l'état de santé des ponts. Dans certains cas, ceux-ci représentent une menace ou nécessitent tout simplement, parce que leur cycle de vie est arrivé à terme, qu'on y investisse.

Vous avez reçu mes quatre questions. Existe-t-il un mécanisme de concertation entre le SPF Mobilité, Infrabel et les gouvernements régionaux afin d'identifier et de traiter les ponts régionaux, au sens territorial du terme, présentant un impact sur la sécurité ou l'exploitation du réseau ferroviaire?

Une priorisation commune de ces ouvrages est-elle réalisée avec les autorités régionales sur base des risques pour le trafic ferroviaire, et sur base aussi d'autres enjeux? On peut imaginer qu'un pont a bien plus d'enjeux. Je l'ai vu d'ailleurs quand ce pont a été fermé – bien moins longtemps que prévu, heureusement.

Le gouvernement fédéral prévoit-il un soutien technique ou financier ou des mécanismes de cofinancement lorsque la rénovation ou le remplacement d'un pont régional est principalement motivé par des impératifs liés à la sécurité et la continuité du trafic ferroviaire?

Estimez-vous nécessaire de renforcer la coopération entre les niveaux de pouvoir afin d'accélérer le traitement de ces ouvrages? Pour les citoyens, vous avez bien compris qu'un pont, c'est un pont, qu'il soit fédéral ou régional, et que ce qui importe, c'est que la dégradation de celui-ci ne mette pas en danger leurs enfants, leur sécurité ou celle du trafic ferroviaire.

07.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Cornillie, je suis attentif aux situations dans lesquelles l'état d'un ouvrage régional peut avoir des conséquences sur la sécurité ou la régularité du trafic ferroviaire. À ce titre, Infrabel assure un suivi des ouvrages susceptibles d'avoir un impact sur son infrastructure et entretient une concertation régulière avec les autorités régionales compétentes.

Différents mécanismes de coopération existent déjà entre Infrabel et les gestionnaires régionaux. Lorsqu'un risque est identifié, Infrabel en informe l'autorité concernée et coordonne si nécessaire les inspections ou l'échange d'informations techniques. Cette coopération est également facilitée par les *regional officers* d'Infrabel. En Wallonie, elle se concrétise notamment par un comité de suivi "ouvrages d'art" qui se réunit régulièrement avec le SPW.

Il n'existe toutefois pas actuellement de mécanisme fédéral-régional unique de priorisation des ouvrages sur la base des risques pour l'exploitation ferroviaire. Chaque gestionnaire d'infrastructure établit ses priorités dans le cadre de ses responsabilités, tandis que les situations présentant un impact sur le réseau ferroviaire sont traitées dans les instances de concertation existantes.

S'agissant du soutien fédéral, l'entretien et le financement des ouvrages régionaux relèvent en principe des autorités qui en assurent la gestion. Il n'existe donc actuellement pas de mécanisme spécifique de cofinancement fédéral. Infrabel apporte néanmoins l'appui technique nécessaire lorsque des travaux sont réalisés à proximité du réseau ferroviaire, notamment en matière de sécurité, d'interruption de la circulation ou de mise hors tension. En cas de danger aigu pour l'infrastructure ferroviaire, Infrabel peut également intervenir afin de garantir la sécurité d'exploitation.

Enfin, les relations entre Infrabel et les autorités régionales sont constructives et permettent aujourd'hui un traitement efficace des situations à risque. Je considère cependant que toute initiative susceptible d'améliorer encore l'échange d'informations, l'anticipation des besoins et la

coordination des investissements mérite d'être examinée afin de préserver durablement la sécurité et la continuité de l'exploitation ferroviaire. À cet égard, l'intelligence artificielle pourrait constituer un appui intéressant et utile.

07.03 **Hervé Cornillie** (MR): Monsieur le ministre, vous avez évoqué la coordination qui existe déjà dans les faits en fonction des enjeux. Celle-ci doit se poursuivre et, si elle peut se moderniser ou s'améliorer encore grâce aux nouveaux équipements et aux nouveaux outils, comme vous venez de l'indiquer, pourquoi pas? Et si, d'aventure, vous voulez encore inaugurer un pont à Leuze-en-Hainaut, sachez que, si la sécurité routière aux abords du pont Festu ne s'améliore pas, une voiture pourrait un jour se retrouver sur les voies, ce qui serait particulièrement gênant pour la SNCB et Infrabel. Pourriez-vous éventuellement, de votre côté, indiquer que ce pont mérite que l'on y investisse. Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La distinction dans l'octroi de la gratuité à la SNCB aux personnes en situation de handicap" (56019589C)
08 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het onderscheid bij de toekenning van het gratis NMBS-vervoer aan personen met een handicap" (56019589C)

08.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre,*

Je suis interpellée par une personne atteinte de la sclérose en plaque, qui se déplace en chaise roulante, sur la distinction dans l'octroi de la gratuité aux personnes en situation de handicap.

En effet, la SNCB octroie la gratuité uniquement aux personnes aveugles et malvoyantes graves. En parallèle, les PMR doivent, eux, payer leurs billets à prix plein, mais leur accompagnateur a droit à la gratuité. On ne peut pas dire que le service soit satisfaisant pour ce public: entre les obligations de réservation à l'avance, le temps d'attente sur la ligne pour réserver et les gares tout simplement inaccessibles, on est encore bien loin de l'accessibilité universelle!

Pourquoi cette distinction de tarification? Sur quoi est-elle fondée?

08.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: La distinction tarifaire à laquelle vous faites référence trouve son fondement dans le cadre défini par le contrat de service public conclu entre l'État belge et la SNCB pour la période 2023-2032.

Ce nouveau contrat n'a, par ailleurs, fait que reconduire et entériner les droits antérieurs historiquement accordés aux voyageurs malvoyants – à juste titre, me semble-t-il. Ce contrat prévoit les différentes catégories de gratuité à caractère social applicables aux voyageurs et fixe les conditions dans lesquelles celles-ci sont mises en œuvre. Dans ce cadre, les personnes aveugles ou atteintes d'une déficience visuelle sévère ou profonde bénéficient de la gratuité, tandis que d'autres personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite relèvent d'un régime différent qui prévoit notamment la gratuité de l'accompagnateur lorsque celui-ci est nécessaire. Cette distinction résulte donc du dispositif prévu par le contrat de service public. Elle ne vise en aucun cas à établir une hiérarchie entre les différents handicaps ni à porter une appréciation sur la gravité ou leurs conséquences dans la vie quotidienne.

Au-delà de la question tarifaire, il est essentiel de souligner que l'État et la SNCB accordent une attention particulière aux besoins de l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Le contrat de service public prévoit ainsi des engagements importants en matière d'accessibilité, d'assistance, d'aménagements raisonnables et de mobilité inclusive, afin de garantir à toutes les personnes concernées un accès aussi autonome et confortable que possible au réseau ferroviaire. Ces enjeux font l'objet d'un suivi permanent dans le cadre du dialogue entre l'État et la SNCB. L'amélioration de l'accessibilité du réseau et de la qualité du service rendu aux personnes à mobilité réduite demeurent en effet une priorité partagée.

08.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): J'espère que les préoccupations des personnes concernées seront prises en compte par la SNCB, parce qu'en effet, je pense qu'une "SNCB accessible" reste encore une qualification à acquérir. Pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, pouvoir prendre le train en toute autonomie, quand elles le souhaitent, relève encore vraiment du parcours du combattant. C'est toujours beaucoup d'anticipation, et des coups de fil à donner: il faut passer parfois des heures au téléphone pour pouvoir obtenir une réservation. Je pense qu'on pourrait davantage automatiser tout cela. On voit que la SNCB pousse beaucoup à la

digitalisation, mais elle le fait surtout lorsqu'elle y trouve son intérêt, et beaucoup moins quand il s'agit de mieux servir les personnes en question. Je ne parle évidemment pas de remplacer les appels téléphoniques par une application, mais pouvoir diversifier les moyens de réserver son voyage serait une option.

La distinction sur la gratuité me paraît discriminatoire, tout simplement. J'ai l'impression que ce sujet est à creuser plus sérieusement. Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 Question de Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'impact du plan de transport 2026-2029 sur la ligne 132" (56019619C)
09 Vraag van Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gevolgen van het vervoersplan 2026-2029 voor lijn 132" (56019619C)

09.01 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): *Monsieur le ministre,*

Dans le cadre du nouveau Plan de transport de la SNCB, la suppression à la mi-décembre de 2 trains d'heure de pointe (trains P) sur la ligne 132 reliant Charleroi à Couvin suscite une vive inquiétude de l'association navetteurs.be et des usagers locaux. Sont concernés le P7762 (Walcourt 6 h 24 – Charleroi-Central 6 h 58) et le P8765 (Charleroi-Central 18 h 38 – Couvin 19 h 44).

Cette décision frappe de plein fouet quatre points d'arrêt ruraux: Jamioulx, Beignée, Cour-sur-Heure et Pry.

Pour justifier ces suppressions, la SNCB avance l'argument d'une faible fréquentation. Les associations d'usagers dénoncent une "économie de bouts de chandelle" et rappellent qu'une desserte faible décourage d'emblée la fréquentation, créant un cercle vicieux. Les demandes formulées lors des consultations officielles – consistant à maintenir ces trains ou, à défaut, à faire faire un arrêt aux trains S64 circulant aux mêmes tranches horaires – ont toutes été balayées par la SNCB.

Alors que nous devons encourager le report modal et que le prix des carburants pèse lourdement sur le budget des ménages, la suppression de ces trains envoie un signal contradictoire.

- Sur quels critères précis la SNCB a-t-elle fondé sa décision de supprimer ces deux trains P plutôt que d'en adapter la formule ou le matériel roulant? La SNCB a-t-elle évalué l'impact de ces suppressions sur le report des usagers vers l'automobile individuelle?

- Pourquoi l'alternative proposée par les usagers – à savoir ajouter des arrêts aux trains S64 existants aux mêmes horaires pour desservir Jamioulx, Beignée, Cour-sur-Heure et Pry – a-t-elle été refusée par la SNCB? Une réévaluation de cette option est-elle possible d'ici l'entrée en vigueur de l'horaire en décembre?

- Comment cette décision s'articule-t-elle avec le Contrat de service public de la SNCB et l'obligation de garantir un service équitable aux usagers des zones rurales et périurbaines?

- Quelle concertation a été menée avec la Région wallonne (l'OTW/TEC) afin de s'assurer qu'un trou de desserte ferroviaire ne laisse pas des usagers sans aucune solution de mobilité?

- Quelle est l'échéance prévue par le gouvernement pour la création de l'autorité publique chargée de définir les lots de desserte ferroviaire, afin d'éviter que d'autres arbitrages purement commerciaux ne pénalisent les petites gares d'ici 2033?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

09.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame Schlitz, la suppression à partir de décembre 2026 des trains P 7762 Walcourt-Charleroi Central et P 8765 Charleroi Central-Couvin est motivée par la faible occupation constatée depuis plusieurs années. Leur suppression est en effet ressortie de l'analyse de l'occupation des trains P comptant moins de 30 voyageurs à bord. Sur la base des données de 2024, on comptait en moyenne 17 voyageurs dans les trains du matin et 15 dans ceux du soir. Les voyageurs concernés pourront emprunter des trains P ou S64 circulant plus tôt ou plus tard.

Cette adaptation doit être replacée dans le cadre global du plan de transport 2026-2029. À terme, celui-ci prévoit près de 600 trains supplémentaires par semaine et une amélioration de la desserte de 178 gares. Il constitue une nouvelle étape dans l'application du contrat de service public 2023-2032, qui prévoit une augmentation de l'offre de 10 % et une croissance du nombre de voyageurs

de 30 % d'ici 2032.

Dans le Hainaut, l'offre sera renforcée progressivement sur l'axe Charleroi-Walcourt-Couvin à partir de décembre 2028. Le train S64 circulera également toutes les heures le samedi, au lieu d'un train toutes les deux heures actuellement.

09.03 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse.

Quand je vous demande sur quels critères vous vous fondez pour prendre votre décision, vous me répondez par le nombre de voyageurs, mais vous ne me parlez à aucun moment du diagnostic qui pourrait être posé de manière un peu plus globale pour comprendre pourquoi certaines lignes fonctionnent moins bien et savoir ce qui pourrait être entrepris pour les dynamiser. Quand les infrastructures, les gares et les rails sont installés, il faut faire rouler des trains. C'est ce dont nous avons besoin, qu'il s'agisse des citoyens ou de leurs enfants afin qu'ils puissent se déplacer en toute autonomie et se rendre à l'école. En 2026, alors que nous traversons une crise climatique, fermer des lignes constitue donc tout sauf une bonne idée. Selon moi, la SNCB se trompe systématiquement en optant pour des fermetures, au lieu de s'interroger sur la manière dont nous pourrions redynamiser tout cela.

Nous en avons déjà parlé et nous continuerons à le faire. Je vous remercie.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het aanbod van internationale treinverbindingen van Virgin Trains" (56019663C)
10 Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'offre de liaisons internationales de Virgin Trains" (56019663C)

10.01 **Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, meer aanbod om de trein te nemen voor internationale verplaatsingen is een goede zaak. Zeker voor bestemmingen zoals Londen, Parijs of Amsterdam moet de trein gewoon een beter alternatief zijn dan het vliegtuig. Daarom is het ook positief dat er mogelijks een speler bijkomt. Virgin Trains wil vanaf 2030 internationale treinverbindingen aanbieden tussen Londen en onder meer Parijs, Brussel en Amsterdam. De Britse spoorregulator heeft daarvoor alvast een belangrijke eerste goedkeuring gegeven.

Meer aanbod en meer concurrentie kunnen internationale treinreizen aantrekkelijker maken. De groei stelt ons echter ook voor nieuwe uitdagingen want ons spoor heeft nu eenmaal een beperkte capaciteit. Internationale hogesnelheidstreinen, binnenlandse ICT-treinen, lokale treinen en goederentreinen maken allemaal gebruik van dezelfde spoorinfrastructuur. Zeker op drukke spoorassen is de capaciteit vandaag al bijzonder kostbaar.

Bovendien krijgen internationale treinen voorrang bij de verdeling van de rijpaden. We moeten dus absoluut vermijden dat de groei van het internationale treinverkeer uiteindelijk ten koste gaat van de reiziger die elke dag de trein neemt naar het werk of naar school. Internationale groei moet absoluut mogelijk zijn maar uiteraard niet door onze openbare dienstverlening uit te hollen.

Ik heb daarom drie vragen voor u. Ten eerste, heeft Infrabel al onderzocht welke impact de komst van Virgin Trains en de bijkomende groei van het internationale treinverkeer kunnen hebben op de binnenlandse openbare dienstverlening?

Ten tweede, wat zijn de grootste knooppunten?

Ten derde, kunt u garanderen dat bijkomende internationale treinverbindingen niet zullen leiden tot het schrappen of beperken van binnenlandse verbindingen?

10.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte collega, ik ben verheugd dat die nieuwe spoorwegmaatschappijen kansen zien in België en hier vervoersdiensten willen aanbieden. Zoals gezegd mag dit echter niet ten koste gaan van een hoogwaardig en performant aanbod van de openbaredienstverlening. Infrabel volgt de evolutie van het nationale en internationale reizigersvervoer en het goederenvervoer nauwgezet op. In haar langetermijnplanning houdt ze rekening met verschillende groeiscenario's en streeft ze naar een evenwichtige benutting van de beschikbare spoorcapaciteit. De ontwikkeling van een internationale verbinding en een sterke binnenlandse openbaredienstverlening hoeven daarbij geen tegengestelde doelstellingen te zijn.

Wat de mogelijke impact van de verdere groei van het internationale terreinverkeer betreft, zijn Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins de belangrijkste internationale

spoorwegknooppunten van het Belgische netwerk. Daarnaast vormt ook de as Brussel-Antwerpen een belangrijk aandachtspunt. Capaciteitsvraagstukken worden evenwel steeds vanuit het volledige spoorwegnet bekeken en niet uitsluitend vanuit een stationsverbinding.

Wat uw vraag over garanties betreft, herhaal ik tot slot dat de beschikbare spoorcapaciteit door Infrabel wordt toegewezen overeenkomstig de Europese nationale regelgeving op een objectieve, transparante en niet-discriminerende wijze. Wanneer de vraag naar capaciteit groter is dan het beschikbare aanbod, worden in de regelgeving voorziene procedures toegepast. Tegelijk blijft Infrabel investeren in infrastructuur en optimalisaties om zoveel mogelijk vervoersbehoeften te kunnen accommoderen.

10.03 **Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, dank u wel voor antwoord. Ik ben het op zich met u eens dat beide doelstellingen niet tegenstrijdig hoeven te zijn. Dat betekent dan wel dat er de komende jaren forse investeringen nodig zullen zijn in ons spoorwegnet.

U hebt net geantwoord dat er drie grote stations zijn en dat vooral de as Brussel-Antwerpen een belangrijk aandachtspunt vormt. Als het toenemende internationale verkeer meer en meer gebruik zal maken van onze spoorweginfrastructuur, zullen daar forse ingrepen nodig zijn. In Brussel-Zuid is er vandaag al een bepaalde problematiek op dat vlak. Daar zullen dus ingrijpende maatregelen nodig zijn die ook impact hebben op de omgeving.

Het is dan ook wel nodig om daarvoor een goede planning te hebben, zodat die potentiële groei van de internationale verbinding niet ten koste gaat van het lokale spoorverkeer. Ik zal dat dossier zeker verder opvolgen. Dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La mobilité des Belges pour aller travailler" (56018463C)
11 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De pendelmobiliteit van de Belgen" (56018463C)

11.01 **Dimitri Legasse** (PS): *Monsieur le Ministre,*

L'enquête menée par SD Works sur les trajets des Belges pour se rendre et revenir du travail développe certains éléments interessants. Les Belges sont ainsi les champions d'Europe du temps perdu dans les transports, en consacrant en moyenne plus d'une heure par jour dans leur déplacement domicile-travail.

L'enquête souligne également le fait qu'un tiers des répondants ne sont pas satisfaits par les options qui s'offrent à eux pour les déplacements et que seul un quart de l'échantillon belge juge que les transports publics sont "pratiques, fiables et facilement accessibles". Ce dernier pourcentage est inférieur à la moyenne européenne.

Monsieur le Ministre,

Que comptez-vous faire pour améliorer cette situation ? Pensez-vous vraiment que les économies massives demandées sur les transports publics ne vont pas aggraver cette situation ? En quoi le budget mobilité qui devra être proposé par les grands employeurs à partir de janvier prochain va changer quelque chose selon vous ?

Je vous remercie.

11.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Cher collègue, les résultats de l'enquête que vous citez mettent en lumière certaines difficultés ressenties par les travailleurs dans leurs déplacements quotidiens. Il est également pertinent de souligner que, selon cette enquête, la Belgique figure parmi les pays où la proportion de travailleurs parcourant de longues distances pour se rendre au travail est la plus élevée. Cela explique donc en partie le temps perdu dans les transports.

Il convient toutefois de replacer ces résultats dans un contexte plus large, en s'appuyant sur les données objectives disponibles au niveau fédéral. L'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail du SPF Mobilité et Transport montre en effet que les habitudes de mobilité des travailleurs évoluent positivement. Si la voiture reste le principal mode de déplacement, sa part recule légèrement au profit des modes plus durables, en particulier le vélo dont l'utilisation continue de progresser. Le plan Be Cyclist 2.0 approuvé par le gouvernement fédéral en mai dernier doit également apporter des solutions pour renforcer cette mobilité durable.

Les transports publics conservent également une place importante dans les choix de mobilité de nombreux travailleurs et constituent une alternative

pertinente pour une part significative des déplacements. Reconnaissons toutefois que les besoins de mobilité diffèrent selon les situations! Les distances à parcourir, la densité de l'habitat et les horaires de travail ne permettent pas toujours de recourir aux transports publics dans les mêmes conditions. L'enjeu est dès lors de garantir à chaque travailleur des alternatives crédibles, fiables et adaptées à sa réalité.

Concernant le budget mobilité, l'extension de son application constituera une évolution positive. Cette mesure permettra à davantage de travailleurs de bénéficier d'un véritable choix en matière de mobilité. Au lieu d'être limités à la seule voiture de société, ils pourront opter pour une combinaison de solutions correspondant davantage à leurs besoins, qu'il s'agisse des transports publics, du vélo, des solutions de mobilité partagées ou d'autres avantages prévus dans le cadre du budget mobilité.

Enfin, je partage bien entendu la préoccupation de maintenir des transports publics attractifs, fiables et accessibles. Les efforts d'efficience budgétaire demandés ne remettent pas en cause notre ambition de garantir un service de qualité aux voyageurs. Le gouvernement entend continuer à développer le rail comme colonne vertébrale des transports publics et, plus largement, du système de mobilité. L'enjeu consiste dès lors à organiser le service de la manière la plus performante possible, dans les limites des moyens disponibles, tout en garantissant la soutenabilité financière du rail et des transports publics à long terme. C'est dans cette perspective que nous devons poursuivre nos efforts afin de construire une mobilité plus efficace, plus durable et adaptée aux besoins des citoyens.

11.03 **Dimitri Legasse** (PS): Il est encore tôt pour juger en quoi le budget mobilité fera avancer les choses. Nous évaluerons le moment venu si les grands employeurs proposent effectivement des solutions et les mettent en œuvre financièrement en aidant et accompagnant leurs travailleurs.

Concernant les transports publics, je suis moins optimiste que vous. Vous faites d'ailleurs référence à la limite des moyens disponibles et voilà la réponse: les moyens disponibles, ou en tout cas la volonté politique de les faire exister, ne semble pas réels, pas uniquement dans votre chef, mais dans celui de l'ensemble du gouvernement. On ne peut interroger le gouvernement sur ses intentions, mais bien sur ses actions, et c'est là où le bât blesse. Les actions, sauf le respect que je vous dois, sont maigres et davantage teintées d'économies et de réductions que de véritables ouvertures de lignes ou de gares. Nous avions déjà eu cette conversation il y a quelques mois. Vous refusiez alors d'admettre qu'il existait une liste de gares qui allaient fermer et affirmiez au contraire que vous comptiez potentiellement ouvrir des gares ou des lignes. Vous m'en voyez désolé, mais quelques mois plus tard, nous devons constater ensemble qu'il n'en est encore rien. Je me permets donc d'insister sur ce point: les transports publics et les moyens disponibles dépendent de vous. Je vous encourage dès lors à faire autre chose que de brider les syndicats, attaquer les statuts ou fermer des gares. Mais cela, vous le saviez déjà.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

12 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir des trottinettes électriques" (56018707C)
12 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst van de e-steps" (56018707C)

12.01 **Dimitri Legasse** (PS): *Monsieur le ministre, les trottinettes électriques sont un moyen de transport qui rencontre toujours autant de succès.*

Toutefois, beaucoup de leurs utilisateurs ne connaissent pas grand-chose du code de la route, voire des obligations liées à l'utilisation de ces engins. Outre qu'ils se frayent un chemin dans la circulation au mépris de toutes les règles et de leur propre sécurité, les usagers n'hésitent parfois pas à faire monter une personne avec eux sur la trottinette.

En attendant une législation claire et précise pour ces moyens de locomotion, certaines communes prennent les devants. C'est le cas notamment en Brabant wallon. À Ottignies-Louvain-la-Neuve, la police a entamé une vaste opération de contrôle des trottinettes. Le 2 septembre, la police ottintoise annonçait avoir saisi six trottinettes électriques qui ne respectaient pas deux exigences du code de la route. Leur poids dépassait 25 kg et leur vitesse maximale n'était pas limitée à 25 km/h. Ces six trottinettes électriques ont été ou vont être détruites.

D'autres opérations de contrôle auront encore lieu dans les prochaines semaines alors que les étudiants ont entamé leur année académique et sont nombreux à utiliser ces deux roues pour rejoindre les amphithéâtres.

Monsieur le ministre,

De plus en plus de personnes disent leur agacement face à la présence d'un nombre toujours plus élevé de trottinettes sur nos routes. La raison principale de cet agacement vient de l'utilisation anarchique de ce mode de locomotion.

Des communes pensent à interdire les trottinettes sur leur territoire. Le feuilleton des trottinettes partagées bruxelloises nous rappelle qu'il y a urgence à définir un cadre clair qui s'applique à l'ensemble du territoire.

Qu'attend-on pour légiférer en la matière et prendre cette problématique à bras le corps? L'an dernier, 64 utilisateurs de trottinettes ont été blessés en Brabant wallon, contre 35 un an auparavant. On peut craindre que ces chiffres continuent de croître tant qu'on ne fait rien.

Merci de votre réponse.

12.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci, cher collègue. Je comprends l'agacement et le sentiment d'insécurité que peuvent susciter certains comportements de conducteurs de trottinettes électriques. Rouler sur les trottoirs, circuler à deux, ne pas respecter les priorités ou utiliser un engin non conforme met en danger tant les utilisateurs que les autres usagers de l'espace public.

Je tiens toutefois à rappeler que les trottinettes électriques ne circulent pas dans un vide juridique. Depuis 2022, il est interdit de rouler à deux, de circuler sur les trottoirs et, en principe, d'utiliser ces engins avant l'âge de 16 ans. Les règles du code de la route leur sont pleinement applicables.

En outre, une trottinette ne peut relever de la catégorie des engins de déplacement motorisés que si la vitesse est limitée par construction à 25 km/h. Le cadre a encore été renforcé récemment. Depuis le 1er septembre 2026, le port du casque est obligatoire pour les conducteurs d'engins dont la vitesse maximale par construction dépasse 20 km/h.

Le défi d'aujourd'hui n'est donc pas, me semble-t-il, l'absence de règles, mais leur respect. Les opérations menées à Ottignies-Louvain-la-Neuve, à Renaix et dans d'autres communes montrent que des contrôles ciblés peuvent être organisés efficacement. Ils permettent de vérifier à la fois le port du casque, le respect des règles de circulation et la conformité des engins.

Je rappelle toutefois que les contrôles sur la voie publique et les suites données aux infractions relèvent des services de police et des autorités judiciaires compétentes. Afin de faciliter leur travail, des démarches sont également en cours concernant les instruments permettant de contrôler les performances maximales des trottinettes. Mais il faut aussi agir en amont.

Avec mes collègues compétents pour l'Économie et la Protection des consommateurs, j'ai adopté un plan d'action conjoint visant à renforcer la surveillance du marché des trottinettes électriques. L'objectif est d'améliorer la conformité des produits, de mieux contrôler les acteurs du marché et de réduire la présence d'engins présentant des risques.

La Belgique agit également au niveau européen. Aujourd'hui, les trottinettes électriques ne sont pas soumises à des prescriptions techniques harmonisées comparables à celles qui existent pour d'autres véhicules motorisés. J'ai donc interpellé la Commission européenne afin de plaider en faveur d'un cadre technique commun garantissant un niveau élevé de sécurité et limitant notamment les possibilités de débridage.

Enfin, cette problématique mobilise plusieurs autorités: le SPF Économie pour la surveillance du marché, les services de police pour les contrôles sur la voie publique, les régions pour la sensibilisation à la sécurité routière et les autorités locales pour la gestion de l'espace public.

Nous ne sommes donc pas dans une logique d'attentisme, des règles claires existent, elles ont été récemment renforcées, les contrôles se multiplient et un plan d'action est en cours. Nous poursuivons ce travail avec l'ensemble des autorités compétentes afin de renforcer la sécurité de tous les usagers de la route.

12.03 **Dimitri Legasse** (PS): Peut-être me suis-je trompé de ministre et aurais-je dû interroger la ministre de la Justice, ou peut-être encore un autre ministre. Toujours est-il qu'il ne s'agit effectivement pas d'une question de législation, même si l'on pourrait toujours l'améliorer. Les outils et les modes de transport ne cessent d'évoluer avec notamment le *speed pedelec*, la trottinette ou le vélo électrique ordinaire.

Il n'y a pas que les chiffres du Brabant wallon ou d'Ottignies, mais les chiffres sont éloquents: l'an dernier, 64 utilisateurs de trottinettes ont été blessés dans le Brabant wallon, contre 35 l'année

précédente. Comme vous l'avez dit, ce n'est pas la législation en tant que telle, ni les initiatives que vous avez prises ou qui ont été prises au Parlement qui vont régler cela, mais bien le contrôle.

Et pourtant, les moyens manquent, aussi bien au niveau de la police locale qu'au niveau de la police fédérale. La prochaine fois, j'interpellerai la ministre compétente, puisque c'est manifestement là que le bât blesse. Nous pourrions légiférer autant que nous le voulons, mais si nous ne nous donnons pas les moyens du contrôle, nous n'endiguerons pas un phénomène qui est, convenons-en, préoccupant. Il n'y a qu'à voir la situation bruxelloise, avec les trottinettes partagées, pour comprendre à quel point, en milieu urbain, cela devient, non pas un fléau ou un drame, mais quand même quelque chose de très complexe à gérer.

Je vous remercie néanmoins pour vos réponses.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La problématique des toilettes dans les gares" (56018708C)
13 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De problematiek van de stationstoiletten" (56018708C)

13.01 **Dimitri Legasse** (PS): *Monsieur le ministre,*

Je vous sais grand utilisateur du train et vous ne manquez jamais une occasion de le faire savoir. J'imagine qu'il vous arrive d'avoir un besoin pressant, comme nous toutes et tous.

Je ne sais pas dans quel état sont les toilettes dans la gare où vous prenez le plus souvent le train, ni si elles sont accessibles, mais on ne peut pas dire que la situation soit idéale.

Votre prédécesseur à ce poste a régulièrement été interpellé sur le sujet. Il est vrai que les plaintes des voyageurs étaient et sont encore nombreuses.

En 2023, la SNCB annonçait fièrement avoir signé un partenariat avec la société 2theloo en vue d'améliorer la situation sanitaire dans les gares belges, principalement les 14 plus importantes du pays pour commencer. L'accord court normalement sur huit ans.

Monsieur le ministre, quelle est la situation des sanitaires dans nos gares aujourd'hui?

En 2022, il y avait 389 toilettes hors service dans les gares belges. Le prestataire 2theloo poursuit-il le travail entamé il y a trois ans?

La SNCB souhaite que le passage de ses clients dans les gares soit agréable. Elle avait initié un plan prévoyant l'installation de modules de toilettes autonomes, qui soient également adaptés aux personnes à mobilité réduite. Où en est ce plan? Je vous remercie.

13.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Je vous remercie pour l'intérêt que vous portez au dossier des toilettes dans les gares du pays.

La SNCB gère aujourd'hui des installations sanitaires dans 145 gares. Dans les plus grandes gares, elles sont exploitées par des concessionnaires, selon des normes définies en matière de qualité, d'hygiène et d'entretien. Dans les gares plus petites, la SNCB assure elle-même la gestion des installations présentes, ou collabore avec un partenaire local. Le partenariat avec 2theloo se poursuit dans les grandes gares concernées. Il vise à améliorer la qualité, la propreté, la disponibilité et la gestion quotidienne des sanitaires, notamment grâce à des contrôles réguliers, à une désinfection quotidienne, à un nettoyage périodique approfondi et, lorsque c'est nécessaire, à des rénovations ou adaptations prévues contractuellement. La SNCB applique par ailleurs une approche différenciée tenant compte du type de gare, des flux de voyageurs, de la sécurité, de l'entretien et de la pérennité de l'exploitation. Les équipes locales et les gestionnaires de gare contrôlent l'état de l'installation, tandis que les signalements techniques sont enregistrés et suivis dans les systèmes de maintenance. En complément des concessions dans les grandes gares, des modules sanitaires autonomes sont progressivement déployés dans les gares grandes et moyennes. Ces modules peuvent constituer une solution plus durable dans les endroits où l'exploitation classique ou l'accès libre permanent sont rendus plus difficiles par des problèmes de vandalisme, d'usage abusif ou de sécurité. Il est également tenu compte de l'accessibilité pour des personnes à mobilité réduite.

Les installations sanitaires font partie des investissements annuels de la SNCB en faveur du confort des voyageurs et de l'infrastructure des

gares. Cette approche s'inscrit dans les plans d'entreprise et pluriannuel d'investissements, qui consacrent des moyens importants à l'accueil des voyageurs, à l'accessibilité, ainsi qu'à l'entretien et au renouvellement des infrastructures d'accueil.

Monsieur Legasse, si les toilettes des gares pouvaient être rénovées aussi rapidement que certaines critiques sont formulées, le problème serait déjà réglé depuis longtemps. Plus sérieusement, chacun reconnaîtra que nous sommes confrontés à des situations héritées de nombreuses années d'exploitation et parfois de sous-investissement, qui remontent à bien plus loin que la législature précédente. La SNCB ne les ignore pas; elle les traite. Même lorsqu'il s'agit d'un besoin pressant, la rénovation d'infrastructures à l'échelle du pays demande un peu plus qu'un simple coup de chasse d'eau sur le passé.

13.03 **Dimitri Legasse** (PS): J'espère que vous passerez le message quant au nettoyage!

Effectivement, monsieur le ministre – puisqu'on en est à ce degré de complicité ou de plaisanterie –, quand on a une petite vessie, on a vraiment un souci; et quand on est en train, le souci est plus grand encore. La société 2theloo, ce contrat qui courait sur huit ans, cette évaluation, les modules sanitaires autonomes: tout cela est excessivement sympathique mais ne soulage vraiment pas la vessie!

Je vous en prie, monsieur le ministre, si vous voulez que la mobilité des Belges qui vont au travail s'améliore, fournissez-leur des toilettes en bon état et en bonne et due forme. Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

14 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les contraintes techniques pour des trains belges bloqués en France" (56018709C)
14 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De technische voorschriften voor Belgische treinen die stilvallen in Frankrijk" (56018709C)

14.01 **Dimitri Legasse** (PS): *Monsieur le ministre, nous avons connu un été particulièrement chaud dont nous avons tous souffert à des degrés divers.*

Je plains particulièrement celles et ceux qui se sont retrouvés coincés à bord d'un train reliant la Belgique à Lille. A la fin du mois d'août, en pleine canicule donc, ce train a été contraint à demeurer des heures à l'arrêt pour un problème technique, juste après la frontière belgo-française.

Alors que les toilettes étaient condamnées et la climatisation hors service, ces passagers ont été littéralement les victimes innocentes de difficultés administrativo-techniques. Il aura fallu plusieurs heures avant que la France accepte qu'un train belge vienne chercher les malheureux passagers.

Monsieur le ministre, comment un tel incident technique peut-il prendre autant de temps à être réglé? N'y-a-t-il pas des procédures bien définies entre pays frontaliers? La SNCB dit qu'elle veut avoir une discussion avec les chemins de fer français. Cette réunion a-t-elle déjà eu lieu? Avez-vous pris contact avec votre homologue français? Pourrait-on connaître le même genre de mésaventure avec nos voisins allemands, luxembourgeois ou néerlandais? Quelles procédures existent-ils entre compagnies de chemins de fer? Quelles sont les pistes d'amélioration?

14.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Monsieur Legasse, pour l'exploitation d'un train international, la prise en charge des opérations et des éventuels incidents sur le réseau d'un pays étranger peut être organisée selon deux modèles. Soit l'opérateur dispose lui-même d'une licence lui permettant de circuler sur le réseau étranger. Il assume alors directement la gestion des incidents qui s'y produisent en faisant, au besoin, appel à un sous-traitant local. Soit il s'appuie sur un opérateur ferroviaire partenaire titulaire d'une licence dans le pays concerné. Dès le franchissement de la frontière par le train, cet opérateur partenaire devient le transporteur officiel et assume la gestion des opérations et des incidents sur son réseau. C'est le second modèle que la SNCB a retenu pour l'exploitation de ses trains transfrontaliers vers la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg.

Concernant l'incident survenu fin août, le train se trouvait en territoire français et était donc devenu un train opéré par SNCF Voyageurs. La responsabilité de la gestion de l'incident, y compris la prise en charge des voyageurs, reposait dès lors entièrement sur SNCF Voyageurs. La SNCB ne pouvait pas intervenir spontanément dans la gestion de cet incident, n'étant pas territorialement compétente et ne disposant pas des habilitations nécessaires, notamment en matière d'accès aux voies, de procédures de sécurité pour l'évacuation

des voyageurs ou encore de contacts avec le gestionnaire d'infrastructure. En revanche, la SNCB a apporté son assistance à SNCF Voyageurs afin de faciliter la résolution de l'incident, notamment en mettant à disposition du matériel roulant susceptible de remorquer le train en panne.

Lorsqu'un train de la SNCB tombe en panne en France, ce type de situation est généralement géré de manière fluide. Le cas qui nous occupe doit donc être considéré comme une exception. Un retour d'expérience a été organisé entre les services de la SNCB et de la SNCF. Il a permis d'identifier différents manquements, principalement au niveau de la chaîne de communication entre SNCF Voyageurs, en tant qu'opérateur, et SNCF Réseau, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, dans un contexte où trois incidents importants devaient être gérés simultanément dans la Région des Hauts-de-France.

Des actions d'amélioration ont été identifiées à la suite de ce retour d'expérience et sont en cours de déploiement.

Enfin, je souhaite souligner que je travaille étroitement avec mon homologue français afin de lever les contraintes techniques sur nos liaisons transfrontalières et d'assurer de meilleures connexions.

14.03 **Dimitri Legasse** (PS): C'est un retour d'expérience. C'est un cas exceptionnel. Vivement la "SNCUE" – je ne sais pas si on pourrait le dire ainsi. Mais très sincèrement, convenons ensemble que pour le client qui est dans un train SNCB au départ de Bruxelles, se retrouver à Lille, ne pas pouvoir être secouru et devoir attendre, c'est vraiment un problème qu'il faut résoudre.

On ne peut pas imaginer un seul instant que dans un pays comme le nôtre, avec ses pays voisins, on ne puisse pas avoir davantage de retours d'expériences, de protocoles et une mise en œuvre qui soit plus efficiente. Que ce soit au Luxembourg, en France ou en Allemagne, pareille situation pourrait se reproduire, malgré les accords et les conventions prises.

Monsieur le ministre, si vous pouviez insister auprès de la SNCB pour que ces protocoles et ces accords soient plus précis et plus efficients encore, ce ne serait quand même pas inutile. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La journée sans voiture et sans train" (56018710C)
15 Vraag van Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De autoloze en treinloze zondag" (56018710C)

15.01 **Dimitri Legasse** (PS): *Monsieur le ministre, le 20 septembre prochain, Bruxelles fera la place belle aux piétons, vélos, trottinettes et autres moyens de locomotion. Mais l'automobile sera bannie de la capitale lors de la journée sans voiture.*

C'est un événement récurrent qui attire beaucoup de monde. Des Bruxellois, bien sûr, mais aussi beaucoup de personnes qui viennent de province pour profiter de visiter la capitale dans de bonnes conditions.

Parmi ces visiteurs, beaucoup de Brabançons wallons qui, travaillant parfois à Bruxelles, profitent de cette journée pour mieux découvrir et faire découvrir Bruxelles. Cette année, toutefois, ils risquent d'être moins nombreux ou alors ils s'armeront de patience. La SNCB a en effet décidé d'effectuer ce week-end-là d'importants travaux sur la ligne qui relie Nivelles à Bruxelles dans le cadre du RER. Il n'y aura donc pas de train le dimanche 20 septembre entre Braine-l'Alleud et Waterloo en direction de la capitale. Des bus prendront le relais mais rallongeront d'une heure au minimum le temps de parcours.

Monsieur le ministre, la SNCB doit-elle vraiment réaliser ces travaux ce week-end précisément? Avez-vous été mis au courant de cette situation préalablement? Si oui, quelle a été la justification de l'opérateur? Vos services n'auraient-ils pas pu anticiper ce genre de situation très belgo-belge? Je vous remercie.

15.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci cher collègue. En tant que membre assidu de la commission, vous ne devriez pas confondre la SNCB et Infrabel, mais ce n'est pas grave, cela arrive aux meilleurs!

Sachez que les travaux sont réalisés par Infrabel et non par la SNCB. Ils sont nécessaires à la modernisation de l'infrastructure ferroviaire et sont planifiés plusieurs années à l'avance. L'année 2026 présente toutefois un programme de

chantiers exceptionnel. La concomitance de trois interruptions vers Bruxelles durant la journée sans voiture constitue un concours de circonstances regrettable, pour lequel Infrabel a d'ailleurs présenté ses excuses.

Les itinéraires de déviation et des bus de remplacement sont prêts. La programmation de ces travaux s'inscrit dans un processus de planification à long terme, mené en concertation avec les opérateurs ferroviaires. Cette planification est particulièrement complexe et doit tenir compte simultanément d'un très grand nombre de paramètres parmi lesquels les impératifs de sécurité, les besoins de renouvellement et de modernisation du réseau, la capacité disponible de l'infrastructure, les contraintes opérationnelles, les besoins des entreprises ferroviaires ainsi que la coordination de nombreux chantiers sur l'ensemble du territoire.

En l'espèce, les travaux concernés étaient nécessaires et planifiés plusieurs années à l'avance. Dans ce contexte, la concomitance de plusieurs chantiers majeurs avec la journée sans voiture n'a pas été identifiée suffisamment tôt comme présentant un impact particulier sur cette journée spécifique. Le gestionnaire d'infrastructure précise cependant que cette situation a été signalée à ses planificateurs afin qu'un scénario comparable ne se reproduise pas en 2027. Les enseignements de l'année 2026 seront donc tirés afin d'intégrer davantage les grands événements dans la planification future lorsque les contraintes techniques et opérationnelles le permettent.

Cette démarche s'inscrit dans l'engagement de limiter autant que possible l'impact des travaux sur le trafic sans compromettre la sécurité ni la bonne exécution des chantiers. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je pense qu'en la matière le recours à l'IA pourrait être utile ou en tout cas complémentaire aux *process* habituellement employés.

15.03 **Dimitri Legasse** (PS): Ces questions sont nombreuses et parfois obsolètes, vu le faible nombre de commissions que nous avons eues pour poser les questions et le report parfois systématique.

Concernant la journée sans voiture et sans train – et merci pour la correction, vous avez raison – certes, Infrabel s'est excusé, mais que la planification pour l'année 2027 soit d'ores et déjà mieux orchestrée pour ne pas entrer en conflit avec d'éventuels travaux, c'est la moindre des choses. J'ai envie de dire: pour l'année 2027 et les suivantes. Et s'il faut en passer par l'IA, passons-en par l'IA!

Convenons que c'était quand même dramatique d'avoir quelque chose d'aussi problématique au niveau de l'agenda. Dans une commune comme la mienne, si ce genre de choses se produit, vous avez tous les gens sur le dos. S'il y a une procession chaque année à telle date et que vous entamez un chantier, et qu'il y a un chantier sur la procession en question, vous avez la moitié de la commune sur le dos.

J'ai envie de dire que le bon sens du mandataire local devrait conduire le ministre, et surtout Infrabel, à ne pas commettre ce genre d'erreurs trop souvent, parce que cela discrédite complètement l'institution. Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions jointes n° 56018711C de M. Legasse et n° 56019954C de M. Piedboeuf sont reportées.

16 Questions jointes de
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La gestion du musée Train World confiée à un opérateur privé" (56019747C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir de Train World" (56019765C)
16 Samengevoegde vragen van
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De overdracht van het beheer van het spoorwegmuseum Train World aan een privéoperator" (56019747C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst van Train World" (56019765C)

16.01 **Dimitri Legasse** (PS): Nous le savions, l'Arizona est un désert aride pour certains secteurs. Je pense aux secteurs culturel et muséal. À tous les niveaux de pouvoir, les conséquences sont relativement lourdes, et même très lourdes. À votre niveau, vous semblez également porter un coup à notre patrimoine historique et national.

Depuis 2015, Train World célèbre le patrimoine ferroviaire belge et européen et expose des anciennes locomotives, des voitures royales et autres objets rares. C'est un témoin vivant de notre

histoire ferroviaire, mais aussi, plus globalement, de notre pays. Ainsi, le musée rappelle aussi une page sombre de l'histoire des chemins de fer belge, notamment celle qui a eu lieu pendant l'occupation nazie et l'implication des chemins de fer dans les convois de déportation des Juifs, un rôle aujourd'hui documenté par l'étude commandée par le Sénat au CegeSoma.

Alors que la SNCB fête ses 100 ans d'existence, la presse relève la volonté de l'opérateur ferroviaire de lancer une procédure afin de confier l'exploitation du musée Train World à un opérateur privé.

Pouvez-vous, dès lors, monsieur le ministre, répondre aux questions suivantes? Pouvez-vous confirmer, par exemple, votre volonté de confier l'exploitation de ce musée à un opérateur privé? Quels sont les éléments qui justifient cette manière de faire et cette procédure? Comment seront fixées à l'avenir la politique tarifaire du musée et la gestion de la collection historique dont dispose celui-ci? Et enfin, qu'adviendra-t-il du patrimoine? Quel est son statut pour l'État belge? Qu'en est-il de sa programmation? Merci pour vos réponses.

16.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

VZW Train World werd eind maart 2025 ontbonden waarna de werking van het museum werd geïntegreerd bij de NMBS. De minister gaf eerder aan dat er een vrijblijvende request for information gelanceerd werd om te bekijken of er een markt bestaat voor het beheer van museumactiviteiten van Train World waarbij de NMBS eigenaar zou blijven.

Kan de minister toelichten welke de bevindingen zijn van de vrijblijvend request for information?
Welke conclusies trekt de minister uit deze bevindingen?
Op welke wijze en onder welke organisatievorm zal de toekomst van Train World vorm gegeven worden?

16.03 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Merci, cher collègue. La SNCB a engagé une réflexion sur l'organisation future de l'exploitation du musée, afin de poursuivre son développement, de renforcer son attractivité et de bénéficier, le cas échéant, d'une expertise spécialisée dans la gestion muséale.

Il est important de clarifier un point. Il n'est aucunement question de privatiser Train World ni de se dessaisir du patrimoine ferroviaire belge. Le patrimoine ferroviaire, les collections historiques et le bâtiment resteront intégralement la propriété de la SNCB. Leur préservation, leur valorisation et leur transmission aux générations futures demeureront pleinement garanties.

De lopende procedure heeft enkel tot doel de verschillende beheersmodellen te onderzoeken. Er is vandaag nog geen definitieve beslissing genomen. Welk toekomstig organisatiemodel ook wordt gekozen, de NMBS zal haar beslissende rol behouden op het vlak van het beheer van de collectie, de museale inhoud, het tariefbeleid en de strategische oriëntaties van Train World. Train World blijft dus in de eerste plaats een instrument voor de bescherming en de valorisatie van ons spoorwegerfgoed.

Ce qui est recherché aujourd'hui, ce n'est pas un désengagement de la SNCB, mais bien la meilleure manière de faire vivre et rayonner davantage le Train World. La gestion d'un musée ne me semble pas être l'objet social de la SNCB. En revanche, c'est le cas, bien évidemment, de la préservation des collections et, tout autant, de son histoire. Dès lors, pouvoir, par l'appui d'un partenaire privé, mieux valoriser ce patrimoine et cette expérience me semble être de bon aloi. En tout cas, comme je vous l'ai dit, aucune décision n'a été prise à ce jour.

16.04 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, j'entends bien vos propos: ne pas se dessaisir, conserver un rôle décisionnel, y compris dans l'organisation et même dans la tarification. En bref, vous me dites qu'il faut s'appuyer sur un partenaire privé pour faire mieux que la SNCB, dont ce n'est pas la vocation première. Sur ce plan, je peux vous entendre et vous suivre et, d'une certaine façon, adhérer à la démarche.

Mais alors, qu'est-ce que cela va changer fondamentalement? On va remercier le personnel actuel, pour engager des employés qui travaillent dans ce secteur plus adroitement, parce qu'ils proviennent d'un partenaire privé doté d'une expérience? Je ne pense pas que ce soit ce que vous vouliez dire. En tout cas, c'est une inquiétude qui est mienne.

Les membres du personnel qui travaillent dans ce musée seront-ils maintenus? C'est une question additionnelle, à laquelle vous ne me répondrez pas aujourd'hui. Je reviendrai vers vous quand vous serez plus avancé dans la décision, puisqu'il n'en est apparemment encore rien à ce jour. Je vous remercie.

16.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, Train World is toch wel een pijnlijk dossier. Er zijn al langer problemen inzake beheer, opvolging en controle van gebeurtenissen uit het verleden, maar nu wordt ineens beslist om de vzw te ontbinden en het museum weer onder te brengen bij de NMBS. Er wordt bekeken hoe het verder moet en hoe een en ander beter kan worden aangepakt. Dat getuigt niet echt van veel visie. Het is een beetje improviseren en ik kan dat enkel betreuren.

Voor het overige kan ik me aansluiten bij collega Legasse. We zullen het verder moeten opvolgen en zien wat ervan komt. Als we de laatste twee, drie jaar bekijken, is het tot nu toe een redelijk pijnlijk verhaal hoe een en ander is verlopen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van
- Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De alcoholpoort" (56019828C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De installatie van een alcoholpoort in Hasselt" (56019838C)
17 Questions jointes de
- Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'éthyloborne" (56019828C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'installation d'une éthyloborne à Hasselt" (56019838C)

17.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik neem u ongeveer een maand mee terug in de tijd. U kondigde toen tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid aan dat een stedelijke parkeergarage in Hasselt nog dit jaar zou worden uitgerust met een alcoholpoort, een slagboom die pas opengaat wanneer de bestuurder een negatieve ademtest heeft afgelegd. Iedereen kent dat idee, dat uit Zweden komt overwaaien en ervoor moet zorgen dat dronken bestuurders de weg niet op kunnen.

Opvallend is wel dat het stadsbestuur uw aankondiging toen als voorbarig bestempelde. Er zou op dat moment geen enkel concreet plan zijn en ook over de precieze locatie was nog geen beslissing genomen.

Klopt het dat de plannen voor de alcoholpoort op het moment van uw aankondiging onvoldoende concreet waren, onder meer wat de locatie betreft?

Hoe verklaart u het misverstand over het proefproject waardoor het stadsbestuur iets heel anders verklaarde dan uzelf?

Wat is op dit moment precies beslist over het proefproject? Welke afspraken zijn er ondertussen al gemaakt met de stad en welke stappen moeten eventueel nog worden gezet?

Welke timing wordt vooropgesteld voor de installatie en de ingebruikname? Is het met andere woorden nog steeds de bedoeling om in 2026 – dat is bij wijze van spreken morgen – operationeel te zijn?

Ik dank u voor uw antwoorden.

17.02 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, onlangs konden we in de pers uw aankondiging lezen dat nog dit jaar een eerste parking in Hasselt zou worden uitgerust met een alcoholpoort. Dat is een systeem waarbij de slagboom aan de uitrit pas omhooggaat, nadat de bestuurder in een buis heeft geblazen en de automaat een negatieve ademtest registreert. U gaf aan dat u in de stad Hasselt een goede partner had gevonden en dat de gesprekken met de stad vlot verliepen.

Vervolgens verklaarde de Hasseltse schepen voor Mobiliteit, de heer Schouterden van Vooruit, die ik goed ken, onomwonden in de pers dat u veel te voorbarig was geweest en dat de installatie van de alcoholpoort in Hasselt nog geen uitgemaakte zaak was. Hij stelde zelfs het hele project ter discussie. De stad moest alles nog concreet bekijken, zei hij.

Dat brengt mij bij de volgende logische vraag. Kunt u de tegenspraak tussen uw eigen beweringen en die van de Hasseltse schepen duiden? Erkent u dat u voor uw beurt hebt gesproken?

Was er al een concrete overeenkomst met de stad Hasselt gesloten? Was er al een concrete locatie gekozen? Zo ja, welke?

Kunt u de stand van zaken en de verdere timing van het project toelichten?

Kunt u bevestigen dat de lokale politiezone Limburg Regio Hoofdstad, die in Hasselt actief is, evenmin op de hoogte was van de plannen? Ook dat moesten we immers in de pers vernemen.

17.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik geloof sterk in innoverende *alcohol gates*, in instrument dat zowel preventie als handhaving ten goede komt. Daarom heb ik het initiatief op het Forum van de Staten-Generaal bekendgemaakt.

Bij de concrete installatie van ons proefproject bleven er nog enkele vragen open, zoals de praktische inrichting van de wachtzone, de vlotheid van het in- en uitrijden, alsook de praktische begeleiding en opvolging ter plaatse op de parking. Bovendien moet het project nog formeel worden goedgekeurd door het stadsbestuur. Daarom hebben we samen met de stad afgesproken om de exacte parkings en de timing nog niet bekend te maken. Een journalist van een Limburgse redactie nam daar geen genoegen mee en contacteerde verschillende personen bij het bestuur en de stadsdiensten van Hasselt, waaronder ook de politiezone.

Ik kan u niettemin verzekeren dat de gesprekken met de stad Hasselt zeer constructief verlopen en dat we voortwerken aan de concrete vormgeving van het project. Zowel Vias als de stad Hasselt hecht veel belang aan een breed lokaal draagvlak voor de start van het proefproject. Daarom worden ook de lokale partners betrokken bij de voorbereiding.

De politiezone Limburg Regio Hoofdstad zal uiteraard deel uitmaken van dat overleg. Ik bevestig dus dat het project verder vorm krijgt. De aankondiging op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid heeft het initiatief extra kracht bijgezet. Ook andere steden lijken belangstelling te hebben om een proefproject te verwelkomen.

17.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat u sterk gelooft in dat project, maar dat was niet het uitgangspunt van mijn vraag. De brede communicatie gaat toch wel voorbij aan het feit dat er op het moment van de aankondiging blijkbaar geen algehele deal was en er geen concrete afspraken waren, noch over de timing, noch over de locatie, omdat de gesprekken met de stad nog liepen of lopen, zoals u vandaag ook aangeeft. Ook de gesprekken met de politiezone lopen nog. Het is volkomen logisch dat daarover wordt overlegd met die partners.

U zegt hier vandaag ook dat het project nog verder vorm krijgt. Over de timing spreekt u zich niet meer uit. Eerder zei u dat het project nog dit jaar zou worden opgestart, maar met die uitspraak lijkt u slechts een ballonnetje t hebben opgelaten, eentje met veel lucht, misschien zelfs een beetje gebakken lucht. Ik weet dat er vandaag veel grotere politieke problemen zijn dan dit, maar het lijkt me toch zinvol om in de toekomst geen voorafnames te doen en geen ballonnetjes op te laten. Het is beter om eerst breed overleg te plegen en pas met nieuws naar buiten te komen wanneer alles concreet is uitgewerkt en besproken. Dat lijkt me veel duidelijker dan wanneer u ballonnen oplaat zoals vandaag.

17.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik kan mij alleen maar aansluiten bij de vorige spreker.

U antwoordt niet expliciet op de vraag, maar tussen de regels door begrijp ik dat er nog heel wat praktische zaken verder moesten worden uitgewerkt. Er was nog geen officiële goedkeuring door het stadsbestuur. Het dossier moest dus waarschijnlijk nog aan het lokale college van burgemeester en schepenen worden voorgelegd. Dat was blijkbaar ook nog niet gebeurd.

Ik kan dan ook alleen maar besluiten dat er misschien voor de beurt is gesproken, voordat er officieel iets was vastgelegd of bevestigd. Over de verdere timing, ook voor dit jaar, hoor ik inderdaad niets meer.

U argumenteert dat uw aankondiging tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid het project extra kracht heeft bijgezet. Dat vind ik niet. Voor alle duidelijkheid, op zich is het een zeer goed project. Te veel alcohol drinken en met de wagen rijden, gaan niet samen. Het gaat hier over verkeersveiligheid. Daarop had de focus van het nieuwe project moeten liggen, maar nu ligt de focus op het gekibbel over en weer. Dat doet de kern van het project natuurlijk geen goed. Ik vind dan ook niet dat het project daardoor extra kracht heeft gekregen.

Als Hasselaar vind ik het bijzonder leuk als het proefproject in eerste instantie in Hasselt wordt uitgerold. Ik hoop dat alvast, want het is een zeer waardevol project, ook voor Hasselt. Hopelijk zullen andere steden zich ook aansluiten. Ik kijk er vooral naar uit dat het project zo snel mogelijk wordt uitgerold.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

18 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De

omzetting van de Europese rijbewijzenrichtlijn" (56019830C)
18 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La transposition de la directive européenne relative au permis de conduire" (56019830C)

18.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Mijnheer de minister,

In oktober 2025 werd de vierde Europese rijbewijzenrichtlijn aangenomen. Deze richtlijn vervangt de oudere richtlijn uit 2006 en moderniseert de regels rond rijbewijzen in de EU.

De richtlijn laat lidstaten onder meer toe om het rijbewijs B onder voorwaarden ook open te stellen voor bestuurders van alternatief aangedreven voertuigen met een MTM die hoger ligt dan 3,5 ton, maar lager dan 4,25 ton. Het gaat bijvoorbeeld om elektrische of waterstofvoertuigen. De hogere toegelaten massa is bedoeld om het extra gewicht van de aandrijftechnologie, met name batterijen, te compenseren.

De FOD Mobiliteit bereidt momenteel de omzetting van deze richtlijn naar Belgische regelgeving voor.

Mijn vragen aan u:

Welke timing heeft de FOD voor ogen voor de omzetting van de nieuwe Europese regels? Wanneer zullen de nieuwe rijbewijsregels in België van toepassing worden?

Ook in andere regelgeving wordt de grens van 3,5 ton MTM gehanteerd. Het gaat bijvoorbeeld over de regels inzake tachograaf en rij- en rusttijden. Welke andere wettelijke en reglementaire bepalingen moeten volgens u worden aangepast of verduidelijkt om deze nieuwe categorie van voertuigen daadwerkelijk onder dezelfde voorwaarden als andere voertuigen met rijbewijs B te kunnen gebruiken? En welke timing wordt voor deze aanpassingen vooropgesteld?

Met dank voor uw antwoord.

18.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Raskin, de elektrificatie van onze vervoerswijzen is voor mij een prioriteit. Sinds de start van de legislatuur besteed ik bijzondere aandacht aan de elektrische lichte bedrijfsvoertuigen, die u aanhaalt.

Door het hogere gewicht als gevolg van de batterij overschrijden elektrische bestelwagens vaak de grens van 3,5 ton, waardoor ze onder strengere regelgeving vallen. Dat vormt een belemmering voor de aanschaf ervan en bijgevolg voor de decarbonisatie van de sector.

Om die regelgevende handicap zoveel mogelijk te neutraliseren, heb ik verschillende acties ondernomen.

Eerst en vooral hebben we, om concreet op uw eerste vraag te antwoorden, maatregelen genomen met betrekking tot het rijbewijs. Het gewicht van bepaalde elektrische bestelwagens of bestelwagens op waterstof die met een rijbewijs B mogen worden bestuurd, werd namelijk via een koninklijk besluit van 24 juni 2026 verhoogd van 3,5 naar 4,25 ton. Dat nieuwe koninklijk besluit werd genomen in het kader van de omzetting van de Europese richtlijn die u vermeldt.

Er moet worden opgemerkt dat de geharmoniseerde inwerkingtreding van die bepaling op Europees niveau is vastgesteld op 27 november 2027. Het in België geteste proefproject, dat op 31 augustus 2026 zou aflopen, werd daarom verlengd tot 27 november 2027 om te voorkomen dat er in de tussentijd een onderbreking zou ontstaan.

Wat uw tweede vraag betreft, in verband met de rust- en rijtijden kan ik u meedelen dat momenteel ook een koninklijk besluit wordt afgerond. Dat koninklijk besluit zou elektrische bestelwagens of bestelwagens op waterstof die worden gebruikt voor nationaal goederenvervoer en waarvan het gewicht niet meer dan 4,25 ton bedraagt, vrijstellen van de tachograafplicht.

Het ontwerp van koninklijk besluit werd op 25 september 2026 goedgekeurd door de ministerraad en vervolgens voor advies voorgelegd aan de Raad van State. Mijn administratie stelt uiteraard alles in het werk om ervoor te zorgen dat het zo spoedig mogelijk wordt gepubliceerd.

Tot slot kan ik, aansluitend bij diezelfde tweede vraag, meedelen dat ik ook andere ontwerpen van koninklijke besluiten heb opgesteld waarin de drempel voor verboden toegang voor bepaalde elektrische of waterstofvoertuigen wordt verhoogd van 3,5 naar 4,25 ton. Dat ontwerp van koninklijk besluit werd recent ondertekend en zal, als het tijdig wordt gepubliceerd, vanaf 1 november in werking treden.

Zoals u ziet, heb ik verschillende acties ondernomen om de problematiek die u aanhaalt op te lossen. Die stap past in een globale strategie en vormt een aanvulling op voornamelijk fiscale maatregelen die tot doel hebben om de sector van het goederenvervoer koolstofvrij te maken.

18.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

19 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De agressie in het station van Tienen" (56019839C)
19 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'agression ayant eu lieu dans la gare de Tirlemont" (56019839C)

19.01 **Frank Troosters** (VB): *In het station van Tienen viel op woensdag 7 oktober jl. een nieuw geval van agressie tegen een treinbegeleider te betreuren. Die werd na een discussie met een reiziger fysiek aangevallen en diende naar het ziekenhuis overgebracht te worden.*

Kan de minister duiden wat de aanleiding voor het incident was?
Had deze agressie een arbeidsongeschiktheid bij het slachtoffer tot gevolg? Zo ja, hoe lang? Zo neen, wanneer heeft de betrokken treinbegeleider het werk hervat?
Welke conclusies kan de minister uit dit voorval trekken? Leidt dit incident tot nieuwe specifieke maatregelen of initiatieven die de minister zal nemen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

19.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, elk geval van agressie tegen NMBS-personeel is onaanvaardbaar. Gemiddeld worden dagelijks zeven gevallen van verbale of fysieke agressie gemeld. De veiligheid van het spoorwegpersoneel en de reizigers is voor mij een absolute prioriteit. Daarom hebben we de voorbije periode verschillende maatregelen genomen om de veiligheid op het spoor te versterken. Zo werd Securail versterkt met bijkomend personeel en wordt er verder geïnvesteerd in de uitrusting en de operationele slagkracht van de veiligheidsagenten.

Daarnaast werden bodycams voor de veiligheidsagenten van de NMBS en de MIVB goedgekeurd en is de aankoopprocedure opgestart. Ook wordt ingezet op bijkomende bewakings- en detectiemiddelen, zoals camerabewaking en het gebruik van artificiële intelligentie. Deze maatregelen kaderen in een bredere aanpak waarbij ook de samenwerking tussen Securail en de spoorwegpolitie wordt versterkt. Ik blijf erop aandringen dat de politie voldoende ondersteuning biedt in de stations en op de trein.

In het geval waarnaar u verwijst, werd een treinbegeleider het slachtoffer van fysieke agressie. De hulpdiensten kwamen ter plaatse en de treinbegeleider werd voor controle naar het ziekenhuis overgebracht. Dergelijke feiten mogen niet onbestraft blijven en moeten streng worden aangepakt door de justitie.

Ik kan niet verder ingaan op de persoonlijke en medische toestand van de betrokken treinbegeleider. De betrokken treinbegeleider kan klacht indienen bij de politie. Wanneer het parket beslist tot vervolging, stelt minstens een van de betrokken spoorwegmaatschappijen – de NMBS of HR Rail – zich burgerlijke partij voor de geleden schade.

De bestaande maatregelen en de veiligheidsaanpak worden voortdurend geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd op basis van de incidenten en de risicoanalyses. Mijn engagement blijft duidelijk, agressie tegen spoorwegpersoneel moet kordaat worden aangepakt en de veiligheid op het spoor moet verder worden versterkt.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

20 Samengevoegde vragen van
- Dorien Cuylaerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De reizigersaantallen in kleine stations" (56019850C)
- François De Smet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De dreigende sluiting van verschillende NMBS-stopplaatsen" (56019972C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De dreigende sluiting van stations en stopplaatsen" (56020426C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit,

Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De recentste cijfers inzake de reizigersaantallen bij de NMBS" (56020474C)
20 Questions jointes de
- Dorien Cuylaerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La fréquentation des petites gares" (56019850C)
- François De Smet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La menace de fermeture qui pèse sur plusieurs points d'arrêt SNCB" (56019972C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La menace de fermeture de gares et de points d'arrêts" (56020426C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les derniers chiffres de fréquentation de la SNCB" (56020474C)

20.01 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, depuis plusieurs mois, nous pouvons lire régulièrement et avec insistance la volonté de supprimer des dizaines de gares de la part de certains partenaires de la majorité. Peut-on encore parler de majorité aujourd'hui? Je l'ignore. Je vise le Mouvement Réformateur, pour ne pas le citer. Il ne s'agit pas d'une, de deux, de trois, mais de dizaines de gares! Je ne parlerai pas de Lens ou de Jurbise en particulier, mais des gares et également des points d'arrêt.

En réponse à ces sorties médiatiques, on constate d'ailleurs un mouvement important de la part de nombreux élus locaux qui se mobilisent pour lutter contre ce projet de fermeture de gares. Parmi ces élus locaux, certains sont issus de partis de la majorité qui plaident pour la fermeture de ces gares. J'ai cité un exemple tout à l'heure.

Monsieur le ministre, comme nous l'avons déjà répété, votre accord de gouvernement autorise effectivement la fermeture de gares et de points d'arrêt. Vous aviez signalé en boutade que l'accord n'excluait pas l'ouverture de points d'arrêt ou de gares. En outre, vous avez encore récemment déclaré n'avoir aucun tabou à ce propos. Vous assumez donc. Alors même que les prix des carburants explosent et que votre gouvernement devrait soutenir l'usage du train, vous validez des centaines de millions d'économies et donc indirectement un moindre service ferroviaire, avec les fermetures de gares que vous validez et assumez.

Monsieur le ministre, après votre remise en cause des droits des cheminots pour préparer la libéralisation du rail, allez-vous supprimer des gares et des points d'arrêt? Quelles seront les gares et les points d'arrêt concernés? À quoi doivent s'attendre les navetteurs qui utilisent ces gares et ces points d'arrêt? Merci de bien vouloir me répondre clairement cette fois-ci.

20.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer de voorzitter, ik zal op alle ingediende vragen antwoorden.

Geachte leden, de nieuwe reizigerstellingen van de NMBS geven een nauwkeuriger en representatiever beeld van het gebruik van de stations. Ze bevestigen echter in grote lijnen de eerdere vaststellingen. De verschillen tussen de stations zijn niet nieuw. Daarbij moet uiteraard rekening worden gehouden met de functie en de bediening van elk station. Van een dorpsstation dat slechts door enkele treinen per dag wordt bediend, kan niet worden verwacht dat het evenveel reizigers aantrekt als het hoofdstation van een centrumstad.

Les indicateurs aux voyageurs transportés et aux voyageurs embarqués apportent à cet égard les éclairages complémentaires, notamment sur le rôle de correspondance de certaines gares.

La distinction entre la semaine et le week-end permet également de mieux prendre en compte leurs différents usages, notamment leurs fonctions touristiques.

La fréquentation est donc un indicateur important, mais elle ne peut être le seul critère d'évaluation d'une desserte. Il n'existe pas de seuil, par exemple de 100 voyageurs par jour, qui entraînerait automatiquement la suppression d'un arrêt.

Artikel 9 van het openbaredienstcontract bepaalt dat elke wijziging, afschaffing of invoering van een stationsbediening moet worden onderbouwd met een grondige kosten-batenanalyse. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het huidige aantal reizigers, maar ook naar het reizigerspotentieel, de stedenbouwkundige ontwikkelingen, de impact op het spoorwegnet en de aanwezigheid van alternatieve vervoersmogelijkheden. Ook de infrastructuurcapaciteit, de robuustheid van de dienstregeling en de beschikbaarheid van het personeel en het rollend materieel spelen een rol.

L'attractivité des gares dépend donc également de

leur accessibilité. La SNCB développe notamment la combinaison du train et du vélo et examine ses investissements, gare par gare, en fonction des besoins locaux, du potentiel de croissance et des possibilités techniques et budgétaires. Les autorités locales sont également associées afin de tenir compte des caractéristiques propres à chaque site.

Ook de gewesten en de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen worden bij de voorbereidingen van het vervoersplan betrokken, onder meer om de aansluiting tussen trein, bus, tram en metro zo goed als mogelijk af te stellen.

Concernant le calendrier, ces nouvelles données seront prises en compte lors de la préparation du plan de transport 2029-2032, dont les études sont prévues en 2028 et 2029. À plus court terme, le plan de transport de décembre 2026 à 2029 ne prévoit aucune fermeture de gare – je ne sais pas dans quelle langue il faut le répéter – hormis la fusion de Linkebeek et de Moensberg dans le cadre des travaux du RER. Il n'y a donc pas lieu de tirer aujourd'hui des conclusions concernant Bas-Oha ou un autre point d'arrêt sur la seule base de sa fréquentation.

Enfin, les problèmes informatiques des 5 et 6 octobre provenaient d'un défaut dans une version récente d'un logiciel externe. Ils n'ont affecté ni la sécurité ni la ponctualité. Une version corrective a été déployée et les mécanismes de prévention seront renforcés.

Pour compléter ma réponse par rapport à ce qui a été dit par M. Legasse, j'ai effectivement dit que je n'avais pas de tabou. Ne pas avoir de tabou ne veut pas dire qu'on est pour ou qu'on est contre. Il y a des chiffres qui peuvent être lus, il y a des circonstances qui peuvent être étudiées et il y a la concertation qui doit intervenir.

Mais il y a aussi une législation qui doit être respectée. Vous savez que le conseil d'administration a, en la matière, un rôle prépondérant. C'est ce que je rappelle à qui veut l'entendre.

J'ai, comme vous, également vu qu'il y avait des demandes provenant d'un parti. Je le constate. J'ai aussi vu, comme vous, que des mandataires de ce même parti semblaient contester l'autorité de ce parti. Ce n'est ni mon problème ni, je pense, le vôtre. C'est juste un constat que je fais.

20.03 **Dimitri Legasse** (PS): Ce n'est plus votre problème; vous avez changé entretemps. Mais vous n'êtes "ni pour ni contre, bien au contraire" comme dirait Coluche. Ni pour la fermeture de gares ni contre la fermeture de gares, bien au contraire. Vous avez même parlé d'ouverture, éventuellement, de points d'arrêt. Rappelez-vous – et j'aime à vous le rappeler.

Il n'y a pas de seuil. L'article 9 ne prévoit pas de seuil. Il faut étayer et argumenter; et rien ne se passera en 2028.

Cela ne suffira pas à nous rassurer ni à rassurer les navetteurs. Qu'on fasse la distinction entre le loisir et les navetteurs de travail, j'entends bien. Lesquels on va privilégier, nous verrons bien. Sans doute les plus rentables.

Il faut s'assurer qu'il y ait une présence d'alternatives – oui, mais d'alternatives en transports en commun et en grand volume. On se retourne donc vers les régions. Ce ne sera pas la première ni la dernière fois, je suppose.

Monsieur le ministre, soyez contre la fermeture de gares, je vous en prie.

20.04 **Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.

Vous nous dites ne pas avoir pas de tabou, mais ce que je voudrais entendre, c'est quand même que toutes les décisions sont guidées par un objectif de maximiser l'infrastructure magnifique que nous avons financée avec de l'argent public dans notre pays. Aujourd'hui, nous avons besoin de réaliser des diagnostics sur les points et les lignes qui fonctionnent moins bien pour s'interroger sur la manière de les réanimer. Et pour ceux qui fonctionnent bien, il faut se demander comment on peut offrir un meilleur service pour encore décupler leur potentiel. Je pense notamment à la gare de Liege-Guillemins où il manque, par exemple, le train de 11 h 30. C'est un gros problème dans la manière dont se déroule une journée dans une gare, d'avoir tout à coup un train qui est manquant. Normalement, on doit pouvoir se rendre dans une gare et se dire qu'il y a un train toutes les demi-heures. Mais là, il en manque un. Je pense que ce sont des économies de bouts de chandelle qui pénalisent les voyageurs dans leur organisation, dans leur décision de prendre le train. Je pense que ce sont de petites choses qui peuvent vraiment améliorer le service très fortement.

Par ailleurs, on peut parler de l'amélioration des correspondances, qui reste aussi un gros enjeu pour rabattre davantage de navetteurs vers les gares principales.

On peut aussi penser aux trains en soirée et le week-end et également travailler davantage sur la fonction que remplit une gare. Il y a une différence entre une gare urbaine, qui permet d'acheminer les travailleurs à leur lieu de travail, et une gare qui est un point d'entrée touristique et qui peut avoir un véritable potentiel parfois non évalué, sur base des critères que vous utilisez. Je pense qu'il y a beaucoup de choses à faire, beaucoup de potentiel qui doit être davantage déployé.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 56019861C van mevrouw Cuylaerts en nr. 56019889C van mezelf worden uitgesteld.

21 Samengevoegde vragen van
- Staf Aerts aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het bezoek van de minister aan de Spaanse treinbouwer CAF" (56019931C)
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De toekomst van Alstom Brugge en het bezoek aan CAF" (56019940C)
21 Questions jointes de
- Staf Aerts à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La visite du ministre auprès du constructeur ferroviaire espagnol CAF" (56019931C)
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'avenir d'Alstom Bruges et la visite chez CAF" (56019940C)

21.01 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, een maand geleden kondigde u uw bezoek aan treinbouwer CAF aan. U vertelde toen dat er al overleg had plaatsgevonden met de CEO van de NMBS, waarbij het ging over het garanderen van een tijdige kwaliteitsvolle levering en lokale werkgelegenheid.

Dat zijn uiteraard belangrijke punten, maar het viel me op dat er op geen enkel moment werd gesproken over de activiteiten van CAF in Jeruzalem, in de bezette gebieden. Die activiteiten zijn genoegzaam bekend en ik heb ze hier al verschillende keren aangekaart, omdat ze duidelijk strijdig zijn met de gedragscode van de NMBS.

Uiteindelijk werd toch beslist om de bestelling bij CAF te plaatsen, ondanks die duidelijke overtredingen en ondanks de heldere boodschap van het Bureau van de Hoge Commissaris voor Mensenrechten (OHCHR) van de Verenigde Naties, dat het bedrijf zelfs op zijn lijst heeft gezet van bedrijven die actief zijn in de illegale nederzettingen.

Wat was het doel van uw recente bezoek aan CAF? Wie maakte deel uit van de delegatie? Welke onderwerpen zijn er besproken? Uiteraard ben ik ook geïnteresseerd in wat de inschakeling van de Brugse site van Alstom kan betekenen voor de bouw, maar hebt u tijdens het bezoek ook de activiteiten in de bezette Palestijnse gebieden aangekaart? Zo ja, wat was het antwoord? Zo niet, waarom deed u dat niet?

Welke clausules zijn uiteindelijk opgenomen in de raamovereenkomst om ervoor te zorgen dat de mensenrechten en het internationaal recht worden nageleefd? Zijn er sancties bepaald? Kunnen bijkomende bestellingen worden opgeschort of geweigerd?

Kortom, hoe gaat de NMBS om met CAF en met de bijdrage die het bedrijf levert aan het in stand houden van de bezette gebieden? Is er een manier om de gedragscode te doen respecteren? Op welke manier zorgt u ervoor dat de mensenrechtentoets ook bij de aanbesteding aan CAF een hefboom kan zijn om CAF zich uit dat gebied te laten terugtrekken?

21.02 **Frank Troosters** (VB): *De toekomst van de treinbouwactiviteiten bij Alstom in Brugge blijft bijzonder onzeker. De productie van de 751 M7-dubbeldeksrijtuigen die de NMBS bij Alstom bestelde, loopt volgens uw antwoord op mijn mondelinge vraag tijdens de commissie van 7 oktober weldra ten einde.*

Bij de eerdere bespreking van de toewijzing van de omvangrijke AM30-bestelling van de NMBS aan de Spaanse treinbouwer CAF werd herhaaldelijk verwezen naar de mogelijkheid om Alstom Brugge als onderaannemer bij de uitvoering van die bestelling te betrekken.

Tijdens de Kamercommissie Mobiliteit van 7 oktober 2026 verklaarde u dat de gesprekken tussen CAF en Alstom nog lopende waren. U kondigde toen ook aan dat u diezelfde week een bezoek zou brengen aan de vestigingen van CAF in Spanje. Daarbij zou u opnieuw uitdrukkelijk het belang van lokale tewerkstelling benadrukken.

Heeft de minister tijdens zijn bezoek aan het Spaanse CAF gesprekken gevoerd over het

eventueel betrekken van Alstom Brugge in de realisatie van het aan CAF toegewezen AM30 - order? Zo ja, met welk resultaat? Leidde dit tot concrete overeenkomsten en/of engagementen? Zo neen, waarom niet?
Kan de minister toelichten wat de huidige stand van zaken ter zake is?
Werd er een verdere planning en/of timing ter zake voorzien? Zo ja, kan de minister deze toelichten?
Heeft de minister een alternatief actieplan om het voortbestaan van Alstom Brugge en de werkgelegenheid aldaar te verzekeren als er geen akkoord tussen het Spaanse CAF en Alstom zou bereikt worden om Alstom Brugge in te schakelen voor de productie van de AM30-treinstellen? Zo ja, wat is dat plan?
Heeft de minister zicht op de lokale gevolgen over werkgelegenheid indien er geen akkoord tussen het Spaanse CAF en Alstom zou bereikt worden om Alstom Brugge in te schakelen voor de productie van de AM30-treinstellen?

21.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte leden, het bezoek aan CAF in Spanje had betrekking op de stand van zaken van het MR30-project, een bezoek aan de productiesite in Beasain, de status van de naleving van de mensenrechten en de raadpleging van lokale leveranciers in België, alsook de gesprekken met Alstom over een mogelijke betrokkenheid van de site in Brugge.

Naast mezelf nam mijn kabinetsadviseur voor het spoor deel aan het bezoek. De NMBS was vertegenwoordigd door haar CEO, de CFO, de directeur Technics en de projectleider voor de MR30.

Tijdens het bezoek deelden de vertegenwoordigers van CAF mee dat de gesprekken met Alstom over de mogelijke productie van een deel van de MR30-treinstellen op de Alstom-site in Brugge nog lopen. Daarbij worden onder meer de technische en industriële behoeften van de installaties, de productiecapaciteit, de logistiek en de economische haalbaarheid onderzocht. CAF informeerde ons dat de commerciële standpunten van beide partijen momenteel nog vrij ver uit elkaar liggen.

De activiteiten van CAF in de bezette gebieden werden tijdens het bezoek besproken. CAF lichtte daarbij zijn mensenrechtenbeleid toe en benadrukte het belang dat het bedrijf hecht aan de naleving ervan. Het rapporteert hierover ook in het kader van de Corporate Sustainability Reporting Directive.

CAF bevestigde ons dat de onderneming nog steeds is opgenomen in de databank van het Bureau van de Hoge Commissaris voor Mensenrechten van de VN. CAF stelt tevens dat het de toepasselijke Europese regelgeving naleeft en dat zijn activiteiten tot heden niet tot een gerechtelijke vervolging hebben geleid. Voor het contractuele juridische kader verwijs ik eveneens naar de eerdere antwoorden over dit onderwerp.

De raamovereenkomst tussen de NMBS en CAF bevat geen afzonderlijke clausules over mensenrechten en internationaal recht, aangezien die zijn opgenomen in de gedragscode voor leveranciers van de NMBS. Elke leverancier van de NMBS is verplicht die na te leven. CAF heeft zich ertoe verbonden alle informatie te verstrekken die de NMBS nodig heeft om controles uit te voeren. De NMBS onderhoudt daartoe regelmatig contact met CAF.

De databank van het VN-Mensenrechtenbureau met ondernemingen die activiteiten uitoefenen in de door Israël bezette gebieden, kan op zichzelf niet als juridisch uitsluitingscriterium voor leveranciers worden gebruikt. Voor opdrachten die onder de regelgeving inzake overheidsopdrachten vallen, kan buiten het wettelijke kader geen bijkomende bindende uitsluitingsgrond worden ingevoerd. Dat heb ik al ettelijke malen toegelicht in deze commissie.

De uitsluitingsgronden van de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten vormen het beoordelingskader voor de aanbestedende entiteit en de mogelijke rechtsgrond om een kandidaat van verdere deelname uit te sluiten.

21.04 **Staf Aerts** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik vind het goed dat u tijdens uw bezoek de mensenrechtenclausule hebt aangekaart. Ik vind dat we daar nooit over mogen zwijgen. Ik was verwonderd dat dit in uw antwoord van vorige keer blijkbaar geen enkele keer aan bod kwam. U hebt dat alleszins niet vermeld in uw antwoord. Nu hebt u echter heel duidelijk gezegd dat de mensenrechtensituatie en de rol die ondernemingen spelen in de bezette gebieden van belang zijn en dat we die situatie willen blijven opvolgen. Tot daar kan ik uw antwoord volgen.

Waar ik uw antwoord minder kan volgen, is als CAF zich mag verdedigen met het argument dat het bedrijf nog nooit is veroordeeld. Zolang het bedrijf is niet veroordeeld, denkt het blijkbaar dat het mag doen wat het wil. Daar lijkt het ongeveer op neer te komen. Blijkbaar is het opeens geen argument meer wanneer men is opgenomen op een VN-lijst

van bedrijven die actief zijn in de bezette Palestijnse gebieden en op die manier bijdragen aan de genocide en aan de bezetting die illegaal is en al vaak illegaal is genoemd. Alleen maar opgenomen worden op die lijst is blijkbaar niet voldoende, CAF moet dus eerst worden veroordeeld voordat de NMBS zegt dat ze niet met het bedrijf samenwerkt.

Ik vind dat verregaand. Ik dacht net dat de VN die lijsten opmaakt zodat bedrijven en overheden kunnen stellen dat dit een *red flag* is, dat er hiervoor moet worden opgepast en dat er met de bedrijven op die lijst niet zal worden samengewerkt, omdat ze volgens de VN actief zijn in de bezette gebieden, wat dus strijdig is met het internationaal recht. Bovendien kunnen de bedrijven en overheden dan verwijzen naar hun *code of conduct* die bepaalt dat er niet wordt samengewerkt met bedrijven die ingaan tegen het internationaal recht. Als een bedrijf zegt dat het niet is veroordeeld, is dat blijkbaar voldoende als verdedigingslinie en is daarmee de kous af. Voor het bedrijf volstaat het dan om af en toe eens te rapporteren en te beweren dat er geen vuiltje aan de lucht is, zolang het niet is veroordeeld.

Ik vind dat een dubieuze verdediging. Ik vind het jammer dat de NMBS daar zo gemakkelijk in meegaat. Ik vind echt dat we deze kwestie als hefboom moeten gebruiken om ervoor te zorgen dat CAF zich terugtrekt uit al die activiteiten. Het wordt hoog tijd dat het bedrijf die inspanningen levert. Anders vind ik dat het tijd is om te proberen dat contract te verbreken.

21.05 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik wil u ook danken voor uw antwoord en me tegelijkertijd verontschuldigen. Ik was afgeleid door leden die hun vragenlijst kwamen aanpassen waardoor ik het begin van uw antwoord niet goed heb kunnen beluisteren. Ik ga ervan uit dat u bent begonnen met de eerste vraagsteller te beantwoorden.

Mijn bezorgdheid gaat in tegenstelling tot die van de vorige spreker vooral uit naar de mensen hier bij ons, bij Alstom Brugge. Al mijn vragen hadden eigenlijk daarop betrekking.

Ik heb eerder vragen gesteld over het bezoek aan Spanje dat u had aangekondigd. Intussen hebt u dat bezoek gebracht. Mijn vraag was vooral of er nieuws was over een deelname van Alstom Brugge, eventueel als onderaannemer, aan de productie van het AM30-order dat aan CAF was toegekend.

Ik heb daar niets over gehoord. Misschien heb ik dat deel van uw antwoord helemaal aan het begin gemist, maar is er daarover geen nieuws? Komt er gewoon geen antwoord op die vraag? *(Neen)* Het komt er dus eigenlijk op neer dat er geen antwoord is op de vragen die ik daarover stel.

Ik kan dat alleen maar betreuren want het gaat niet goed met Alstom. Ook de beurskoers is gisteren opnieuw met 26 % gezakt en staat al meer dan 50 % lager dan begin 2026. Ik kan me voorstellen dat de werknemers die daar tewerkgesteld zijn zich niet comfortabel voelen. Ze moeten ook hun huishouden onderhouden, hun leningen afbetalen en noem maar op. De onzekerheid blijft aanhouden.

Ik zal niet stellen dat het was beloofd maar er was enigszins geïnsinueerd, om het voorzichtig uit te drukken, dat er misschien in de toekomst voor kon worden gezorgd dat een deel van het order dat aan CAF werd toegekend, bij hen zou worden ondergebracht.

Voorlopig is er dus geen nieuws en blijft het afwachten hoe de situatie evolueert. Ik vind dat erg jammer. De werknemers zelf zullen uiteraard ook die mening zijn toegedaan.

Ik dank u niettemin voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

22 Samengevoegde vragen van
- Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het uitstel van het nieuwe mobiliteitsbudget" (56019939C)
- Dimitri Legasse aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe uitstel van de invoering van het mobiliteitsbudget" (56020427C)
- Sarah Schlitz aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het nieuwe uitstel van het mobiliteitsbudget" (56020502C)
22 Questions jointes de
- Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le report du nouveau budget de la mobilité" (56019939C)
- Dimitri Legasse à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau report du budget mobilité" (56020427C)
- Sarah Schlitz à Jean-Luc Crucke (Mobilité,

Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le nouveau report du budget mobilité" (56020502C)

22.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, tijdens de vorige vergadering van de commissie voor Mobiliteit op 7 oktober 2026 ondervroeg ik u over de stand van zaken betreffende de invoering van het hervormde mobiliteitsbudget. Die invoering was oorspronkelijk gepland voor 1 januari 2026 en werd vervolgens uitgesteld tot 1 januari 2027, een datum die dichterbij komt.

Uit uw antwoord in oktober bleek dat er binnen de federale regering nog steeds geen volledige overeenstemming was over de precieze uitvoeringsmodaliteiten. Bovendien moesten eerder goedgekeurde teksten nog worden aangepast aan de opmerkingen van de sociale partners.

Intussen heb ik signalen gekregen dat binnen de regering mogelijk beslist zou zijn – dat is deels voorwerp van mijn vraag – om de invoering van het hervormde mobiliteitsbudget opnieuw met een jaar uit te stellen, tot 1 januari 2028.

Kunt u bevestigen dat de invoering van het hervormde mobiliteitsbudget opnieuw zal worden uitgesteld? Zou dat inderdaad tot 1 januari 2028 zijn of tot een andere datum?

Indien niet, acht u de invoering op 1 januari 2027 dan nog haalbaar, zodat die door alle betrokken actoren op een goede en correcte manier kan gebeuren?

U gaf eerder aan dat er nog geen volledige overeenstemming was bereikt over het hervormde mobiliteitsbudget. Kunt u ook toelichten tussen welke partijen en over welke elementen nog discussie bestaat?

Wat zullen de financiële gevolgen van een eventueel nieuw uitstel voor de staatsfinanciën zijn? Welke ontvangsten, uitgaven of besparingen waren oorspronkelijk in de begroting ingeschreven en wat zal het effect van een uitstel daarop zijn?

22.02 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, nous en parlions il y a un instant: qu'en est-il du budget mobilité? Vous en étiez relativement fier, mais il pose manifestement des problèmes à certains partis de la majorité.

Pouvez-vous confirmer le report d'entrée en vigueur pour les employeurs d'au moins 50 travailleurs au 1er janvier 2027? Pouvez-vous confirmer que, pour les entreprises de moins de 50 travailleurs, la date d'entrée en vigueur sera le 1er janvier 2028? Souhaitez-vous toujours dispenser de cette mesure les entreprises de moins de 15 travailleurs?

Quelle ligne défendrez-vous pour intégrer, ou pas, les frais de logement dans le budget mobilité? Reprendrez-vous l'avis des partenaires sociaux sur ce sujet?

Enfin, en tant que ministre de la Mobilité, mais aussi du Climat, quel est votre vision sur l'avenir du soutien massif aux voitures de société dans notre pays?

22.03 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte leden, zoals al herhaaldelijk vermeld, valt het dossier niet enkel onder mijn bevoegdheid. Momenteel is het een onderwerp dat binnen de regering wordt besproken.

Comme vous le savez, l'accord du gouvernement prévoit, dans une première phase, l'obligation pour les employeurs de proposer un budget mobilité aux travailleurs pouvant bénéficier d'une voiture de société. Cet engagement politique a été approuvé en première lecture au début de l'année 2026. Depuis cette approbation, plusieurs notes de consultance ont alimenté les discussions et contribué à complexifier les arbitrages au sein du gouvernement.

Als gevolg van een nota van het consultancybureau Ernst & Young over de budgettaire impact van de beoogde hervorming waarvan we de onafhankelijkheid niet kunnen verifiëren, werden de betrokken administraties gevraagd om meerdere elementen na te kijken en om de gevolgen van de veralgemening van het mobiliteitsbudget in te schatten.

Les conclusions des rapports des administrations sont claires: les hypothèses retenues par Ernst & Young mènent à une lourde surestimation du coût budgétaire potentiel pour l'État de la première phase de la réforme du budget Mobilité. Ce coût potentiel serait d'ailleurs seulement matérialisé dans le cas de la réalisation simultanée de plusieurs hypothèses.

Ma position reste donc claire: la boussole est l'avis unanime des partenaires sociaux. J'accorde une importance particulière à la concertation sociale et je souhaite dès lors que le texte soit adapté au plus vite afin de tenir pleinement compte de cet avis, tout en poursuivant la mise en œuvre de

l'engagement prévu dans l'accord de gouvernement.

Dès que les administrations auront intégré les remarques formulées par les partenaires sociaux dans l'avant-projet de loi, le gouvernement pourra finaliser les modalités pratiques de la réforme, notamment en ce qui concerne sa mise en œuvre et les simplifications administratives nécessaires. Il n'est donc pas trop tard pour respecter le délai initial du 1er janvier 2027. Le blocage dans ce dossier est moins dû aux administrations qu'à un manque de volonté politique du ministre en charge de ce dossier. Vous m'avez compris, chers collègues, malgré une réticence qui subsiste, mon ambition reste intacte: je souhaite que ce dossier puisse être soumis au Parlement au plus vite. Soyez assurés de ma détermination à faire aboutir cette réforme et plus largement à encourager une mobilité plus durable, en étroite concertation avec les partenaires sociaux et l'ensemble des parties prenantes.

Enfin, concernant la sous-question de M. Legasse, la fiscalité avantageuse des voitures-salaire demeure une préoccupation majeure. Cette question fait partie des points portés par mon parti dans le cadre du conclave budgétaire. Je tiens néanmoins à rappeler que, sous la précédente législature, ni les écologistes ni les socialistes n'ont remis en cause cet avantage fiscal. Ils ont essentiellement fait le choix de "verdir" le système en conditionnant progressivement l'avantage fiscal aux véhicules sans émissions, ce en quoi je partage bien évidemment l'ambition. Je crois qu'on ne peut pas non plus sous-estimer le fait qu'il y a un élément salarial qui est intégré dans cette politique.

Notre ambition doit donc être désormais d'aller un pas plus loin. La question n'est pas seulement de savoir quelles voitures nous voulons demain, mais quelle mobilité nous voulons offrir aux travailleurs. Notre objectif est d'encourager une solution de mobilité globale accessible et suffisamment flexible pour répondre à la diversité de leurs besoins.

22.04 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik vind het pijnlijk, want het is intussen november, terwijl ik u hoor zeggen dat het nog niet te laat is. Misschien is het niet te laat voor u om het rond te krijgen, maar wel voor ondernemingen die duidelijkheid willen, die alles moeten implementeren en organiseren, hun personeel moeten informeren en hun de tijd geven om na te gaan welke keuzes er zijn. Dat is toch geen slagkrachtige en geordende manier van werken? Ik vind het bijzonder pijnlijk.

De vragen die ik hier stel, zijn nochtans eenvoudig. Ik vraag geen duidelijkheid voor mezelf, ik heb zelf immers geen werknemers in dienst, maar er zijn wel bedrijven die met vragen zitten: Hoe zit het eigenlijk? Wat mogen we verwachten? Wanneer is het zover? Waarom geeft u die mensen geen duidelijkheid? Waarom zegt u niet gewoon dat 1 januari 2028 niet meer gehaald zal worden, omdat dat niet realistisch is? U kunt de datum voorlopig aanpassen of desnoods open laten. Het is echter onaanvaardbaar om mensen in het ongewisse te laten en geen duidelijkheid te kunnen verschaffen omdat er geen eensgezindheid bestaat, want daar komt het uiteindelijk op neer, zoals wel vaker het geval is binnen deze regering.

Er kan geen eensgezindheid worden bereikt over de concrete uitvoering. Men wil met alle sociale partners een volledig akkoord bereiken, en ik zou het toejuichen als dat zou lukken, maar dit is geen manier van werken. We zijn begin november en er is een volledig systeem dat tegen 1 januari 2028 geïmplementeerd zou moeten zijn. Er is geen duidelijkheid voor de ondernemingen. Ik kan dat alleen maar betreuren en ik vind het een weinig professionele manier van werken.

22.05 **Dimitri Legasse** (PS): Monsieur le ministre, hier, c'était la fête des morts, et je pense que votre ambition, malheureusement – et cela vient d'être dit par ailleurs – est un peu mort-née. Vous avez l'ambition ou la volonté de continuer et de faire en sorte que cela puisse aboutir avant la fin de l'année. Mais votre délai se compte désormais en journées, et il vous en reste peu. Cela a l'air d'être le mode de fonctionnement de ce gouvernement: vous "impuissanter", vous ou votre collègue Matz. C'est toujours une question de moyens financiers...

Vous avez beau dire que vous êtes sans tabou, etc., pour reprendre l'expression utilisée tout à l'heure, vous avez également avancé une complexification des arbitrages budgétaires. Tout est là! Vous n'êtes pas le seul ministre compétent, c'est vrai, mais la confusion est importante et j'ai envie de vous dire que vous n'y arriverez pas. Ce n'est pas de votre faute mais cela ne vous dédouane pas. Je vous remercie.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

23 Vraag van Niels Tas aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De permanentie bij de FOD Mobiliteit voor lokale dienstverlening" (56019967C)

23 Question de Niels Tas à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La permanence auprès du SPF Mobilité pour les services locaux" (56019967C)

23.01 **Niels Tas** (Vooruit): Ik verwijs naar mijn schriftelijke voorbereiding.

Op zaterdag 6 juni veroorzaakte een storing met de toepassingen Belpas en Mercurius grote problemen in tientallen steden en gemeenten. In onder meer Antwerpen, Gent en Brugge stonden de deuren van de stadskantoren open, maar medewerkers konden geen enkel rijbewijs of reispas uitreiken. Burgers die vlak voor hun vakantie hun documenten kwamen ophalen, dropen af zonder resultaat.

Gemeenten schakelden noodgedwongen over op deelse manuele registraties voor de biometrie en betalingen. Deze werkwijze verhoogt de kans op fouten en vertraagt de administratieve afhandeling. De oorzaak bleek achteraf een verbroken verbinding met het Rijksregister. Een technisch probleem dat op maandagochtend snel werd opgelost.

De federale helpdesk van de FOD Mobiliteit was op zaterdagvoormiddag volledig onbereikbaar. Er blijkt op zaterdag geen enkele vorm van noodpermanentie bij uw diensten te bestaan. De lokale besturen werden daardoor aan hun lot overgelaten.

Daarom stel ik graag de volgende vragen:

Bevestigt u dat er bij federale helpdesk van de FOD Mobiliteit in het weekend geen enkele noodpermanentie klaarstaat?

Heeft u weet van de storing van 6 juni en klopt het dat deze te wijten was aan een verbroken verbinding met het Rijksgegister?

Welke concrete stappen neemt u om de toepassingen van de FOD Mobiliteit en het Rijksregister robuuster te maken, zodat een dergelijke uitval in de toekomst wordt vermeden?

Hoe evalueert u de huidige noodprocedures bij de lokale besturen, en bent u van mening dat hier federaal meer ondersteuning geboden zou kunnen worden?

Bent u bereid de piste van een minimale telefonische bereikbaarheid in te richten bij de FOD Mobiliteit, zodat gemeenten ergens terecht kunnen bij acute storingen?

23.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Het klopt dat er bij de FOD Mobiliteit en Vervoer buiten de kantooruren geen noodpermanentie wordt georganiseerd. We hebben kennisgenomen van het feit dat de rijbewijstoepassing Mercurius tussen 6 en 8 juni gedeeltelijk onbeschikbaar was, specifiek voor Vlaamse gemeenten. Volgens onze informatie lag de oorzaak bij een onderbreking in het doorsturen van de logingegevens tussen de systemen van Vlaanderen en de federale overheid.

Het rijbewijssysteem is een end-to-end verbonden ecosysteem. Een verstoring bij een organisatie kan dus inherent gevolgen hebben op de werking van andere organisaties. Dat was ook hier het geval, aangezien de onbeschikbaarheid van de rijbewijstoepassing te wijten was aan een extern probleem.

Op basis van de huidige vaststellingen lijkt het niet opportuun om in deze fase vanuit de FOD Mobiliteit verdere acties te ondernemen. De noodprocedures bij de lokale besturen vallen onder de regionale bevoegdheid. Gezien de complexiteit en de afhankelijkheden tussen verschillende organisaties biedt de inrichting van een permanentie bij de FOD Mobiliteit tijdens het weekend geen oplossing.

Daarnaast herinner ik eraan dat een rijbewijs de dag na de aanvraag bij de gemeente wordt geleverd. Bij een storing op zaterdag kan de aanvraag op maandag worden ingevoerd, waarna het rijbewijs op dinsdag wordt geleverd. De vertraging voor de burger blijft in dat geval dan ook beperkt. Er zijn dus geen concrete plannen om een minimale telefonische bereikbaarheid in te richten.

23.03 **Niels Tas** (Vooruit): Mijnheer de minister, uw antwoord, waarvoor dank, stelt mij teleur. Er is een reden waarom heel wat mensen op zaterdag hun formulieren in het lokale administratieve centrum ophalen. Dat is voor velen immers een dag waarop ze niet werken en waarop de administratieve centra open zijn. Er komen dan ook veel mensen langs.

Als er net op die dagen technische problemen zijn, kan men wel verwijzen naar de verantwoordelijkheid van Vlaanderen of een andere instantie, maar uiteindelijk is het wel de FOD Mobiliteit, die moet nagaan wat het probleem is en wie daarvoor moet worden aangesproken. Ik ben het absoluut niet eens met de stelling dat een permanentie bij de FOD Mobiliteit het probleem niet oplost. De FOD Mobiliteit zal het probleem moeten analyseren en moeten nagaan of de

oorzaak daar of bij een andere instantie ligt.

Heel wat burgers moeten soms door een gebrekkige organisatie formulieren last minute ophalen en uit getuigenissen blijkt dat de aangehaalde storing voor wie de betreffende papieren de dag zelf nodig hadden, toch wel gevolgen had.

Iedereen die met IT-toepassingen werkt, weet dat er problemen kunnen rijzen. Ik verwijs naar de problemen met de koelinstallaties in supermarkten gisteren. In de privésector bestaan er contracten voor stand-byondersteuning in geval van fundamentele problemen.

Wat mij betreft, is dat ook hier nodig. Ik betreur het dan ook dat u niet nader zult onderzoeken hoe dergelijke problemen in de toekomst kunnen worden voorkomen. Als ik het goed begrepen heb, kan hetzelfde probleem volgende zaterdag gewoon opnieuw optreden, waardoor heel wat mensen naar huis worden gestuurd, met alle gevolgen van dien.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56020004C van mezelf wordt ingetrokken. Vraag 56020039C van mevrouw Gielis en vraag 56020046C van mevrouw Almaci worden uitgesteld.

24 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het schrappen van vluchten door Ryanair" (56020294C)
24 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La suppression de vols par Ryanair" (56020294C)

24.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

Luchtvaartmaatschappij Ryanair kondigde aan haar activiteiten en vluchten op de luchthavens van Zaventem en Charleroi aanzienlijk te zullen afbouwen als gevolg van de door de federale regering ingevoerde vliegtaks.

Zo zullen in Charleroi zes vliegtuigen verdwijnen. Er zullen twintig verbindingen worden geschrapt waarbij ongeveer tweehonderd banen zullen getroffen worden.

In Zaventem zal enkel nog de verbinding met de Ierse hoofdstad Dublin overblijven.

Heeft de minister kennisgenomen van de beslissing van Ryanair? Zo ja, welke gevolgen zal deze beslissing volgens de minister hebben voor de Belgische vliegtuigreizigers?

Hield de minister bij de door de regering ingevoerde verhoging van de vliegtaks rekening met de sociaaleconomische gevolgen van die beslissing? Beschikte de minister daarbij over ramingen van die impact voor betrokken sectoren zoals de toeristische sector, de horeca, luchthaven-gebonden activiteiten en andere? Zo ja, wat is de inhoud van die prognoses? Zo neen, waarom niet? Op welke basis werd de genomen beslissing tot het verhogen van de vliegtaks dan genomen?

Hoe evalueert de minister de mededeling van Ryanair dat de afbouw van hun activiteiten invloed zal hebben op ongeveer 200 jobs?

Welke acties zal de minister vanuit zijn bevoegdheid nemen om de verder afbouw van luchtvaartactiviteiten in ons land en bijkomend banenverlies te voorkomen?

Zal de minister in overleg treden met Ryanair, andere luchtvaartmaatschappijen, binnen de regering of andere betrokken actoren over de gevolgen van de verhoogde vliegtaks? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?

24.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de aankondiging van Ryanair is de uitvoering van de dreiging die de maatschappij heeft geuit aan alle overheden van het land.

Zoals ik al verschillende keren heb gezegd, valt de invoering van die taks onder de bevoegdheid van mijn collega, bevoegd voor Financiën, de heer Jambon. Tewerkstelling valt onder de bevoegdheid valt van minister Clarinval of de minister die op gewestelijk vlak bevoegd is. Als minister van Mobiliteit heb ik dus geen enkele invloed op de beslissingen van Ryanair, noch op de gevolgen ervan.

Ik betreur uiteraard dat besluit van Ryanair en begrijp de terughoudendheid van de maatschappij. De winstgevendheid van haar bedrijfsmodel wordt echter geenszins aangetast door die instapbelasting, zoals onlangs nog in de pers werd gemeld. Voor het boekjaar dat in maart 2026 afliep, maakte de maatschappij immers een nettowinst

van 2,6 miljard euro.

De luchtvaartsector wordt geconfronteerd met een aanzienlijke stijging van de kerosinekosten. Sta me toe om te herhalen dat kerosine momenteel niet wordt belast, wat mij als minister van Klimaat zorgen baart.

De werkgelegenheid en het levensonderhoud van de betrokken werknemers worden door de maatschappij regelmatig als wapen ingezet in de onredelijke machtsstrijd die ze voert met haar gesprekspartners. Die tactiek werpt weliswaar haar vruchten af.

Ik ben echter niet van plan om mijn aanpak te wijzigen onder druk van dreigementen. Ik roep de vertegenwoordigers van de Ierse luchtvaartmaatschappij op om tot bezinning te komen. De winstgevendheid van hun activiteiten, met name in Brussel-Zuid, behoort tot de beste van al hun vestigingen in Europa.

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

Voor mijn vragen over de tewerkstelling, zal ik inderdaad bij uw collega-minister Clarinval moeten aankloppen.

Ik ben het echter niet helemaal eens met wat u vertelt. Wat het winstmodel betreft, alle luchtvaartmaatschappijen, dus niet enkel Ryanair, worden geconfronteerd met een enorme stijging van de kerosinekosten. Bij Ryanair leidt dat er blijkbaar zelfs toe dat men overweegt om de lonen van het personeel te bevriezen. Dat is interne politiek en daarin volg ik u volledig.

U zegt echter dat we de aanpak niet zullen veranderen door dreigementen. Ik zou dat geen dreigementen noemen, maar gezond verstand. Elk beetje helpt, zou ik zeggen. Die inschepingstaks kan de luchtvaartmaatschappijen – ook de andere, niet alleen Ryanair – voor een deel verlichting bieden van de hoge kosten waarmee ze geconfronteerd worden.

Die taks kan niet alleen de luchtvaartmaatschappijen helpen, maar ook de mensen die op vakantie willen gaan. We zijn namelijk een van de zwaarst belaste landen ter wereld, met een bijzonder hoge belastingdruk. Het is voor de mensen ontzettend moeilijk. Soms moeten ze echt inspanningen leveren om te sparen en misschien één keer per jaar op vakantie te kunnen gaan. Vervolgens worden ze in een land met de hoogste belastingdruk ook nog eens geconfronteerd met een inschepingstaks wanneer ze eens op reis willen gaan.

Volgens mij is het gewoon een kwestie van gezond verstand om die vliegtaks, niet onder druk van dreigementen, maar samen met uw collega's binnen de regering, toch nog eens tegen het licht te houden.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

25 Question de Farah Jacquet à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "La collaboration entre Securail et les services de police à la gare d'Ottignies" (56020297C)
25 Vraag van Farah Jacquet aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De samenwerking tussen Securail en de politiediensten in het station Ottignies" (56020297C)

25.01 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, les agents de Securail assurent la sécurité dans les gares et dans les trains. Toutefois, pour certaines interventions, notamment lorsqu'il s'agit d'identifier ou de maîtriser un individu, ils doivent pouvoir compter sur un appui policier. Or, à la gare d'Ottignies, cet appui fait aujourd'hui défaut. Les agents de Securail dépendent principalement de la police des chemins de fer de Bruxelles dont l'éloignement et la disponibilité ne permettent pas toujours une intervention rapide. Par conséquent, ils se tournent vers la police locale d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, qu'ils sollicitent essentiellement pour les incidents graves. Pour des situations plus courantes, comme un voyageur qui refuse de présenter son titre de transport et dont l'identification s'avère nécessaire, les agents de Securail se trouvent parfois sans solution.

Cette situation nous interpelle. En effet, comment peut-on exiger de Securail d'appliquer ses procédures sans lui garantir un soutien policier?

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance des difficultés rencontrées par les agents de Securail à Ottignies pour obtenir un appui policier? Comment pouvons-nous garantir qu'ils puissent appliquer leurs procédures sans devoir renoncer à certaines interventions? Envisagez-vous de renforcer la disponibilité de la police des chemins de fer à Ottignies, notamment par une présence à proximité de la gare? Enfin, combien de demandes

d'intervention ont été adressées par Securail à la police des chemins de fer ainsi qu'à la police locale au cours des deux dernières années? Combien d'entre elles ont effectivement abouti à une intervention?

25.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Chère collègue, la sécurité dans les gares repose sur une approche intégrée. En ce qui concerne la gare d'Ottignies, il n'y a pas de problématique structurelle ou particulière en matière d'appui policier qui se distinguerait de la situation observée dans d'autres gares de taille comparable du réseau ferroviaire belge.

Comme sur l'ensemble du réseau, les agents de Securail accomplissent leur mission dans le cadre des compétences qui leur sont légalement attribuées et sollicitent, lorsque la situation l'exige, l'intervention des services de police. Les interventions policières sont priorisées en fonction de la nature des faits signalés, de leur degré d'urgence et des ressources disponibles au moment de la demande. Cette organisation opérationnelle est applicable sur l'ensemble du territoire et n'est donc pas propre à la gare d'Ottignies.

La SNCB poursuit ses échanges avec les autorités policières afin de garantir les meilleures conditions d'exécution possibles des missions de sécurité et de contribuer à un environnement sûr pour les voyageurs comme pour le personnel.

S'agissant d'un éventuel renforcement de la présence de la police des chemins de fer à proximité de la gare d'Ottignies, cette question relève de l'organisation des services de police et de l'allocation de leurs moyens opérationnels. Pour tout élément de réponse complémentaire concernant les effectifs, leur présence et le déploiement des services de police, il convient évidemment de se référer au ministre de l'Intérieur, compétent en la matière.

Enfin, selon les données enregistrées par le *Security Operations Center* (SOC), 344 demandes d'intervention policière, de police des chemins de fer, de police locale ou de police fédérale ont été enregistrées pour la gare d'Ottignies en 2024, contre 387 en 2025. Parmi celles-ci, 170 ont donné lieu à une intervention effective en 2024 et 180 en 2025. Le SOC a par ailleurs enregistré respectivement 107 et 148 demandes n'ayant pas abouti à une intervention, tandis que 67 et 59 demandes ont été annulées.

Ces données couvrent l'ensemble des sollicitations adressées aux différents services de police et doivent être interprétées avec prudence. À elles seules, elles ne permettent pas de conclure à l'existence d'une difficulté spécifique à la gare d'Ottignies. Elles reflètent avant tout les contraintes inhérentes à la gestion opérationnelle des interventions, lesquelles sont organisés en fonction de la gravité des faits, des priorités du moment et des moyens disponibles.

25.03 **Farah Jacquet** (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Vous dites qu'il n'y a pas de problème spécifique à Ottignies comparé à d'autres gares. Cela veut donc dire que ce problème-là est généralisé. Je vous interrogeais déjà il y a un mois sur le renfort de Securail à Anvers, et aujourd'hui cela concerne Ottignies. Les problèmes se répètent donc d'une gare à l'autre et les symptômes sont toujours les mêmes. Cela signifie que le personnel est insuffisant.

On parle quand même ici des agents qui sont en première ligne, comme la plupart des collègues du chemin de fer, et qui font face à des personnes qui sont parfois équipées d'armes blanches et qui n'hésitent pas à en faire usage. Il y a quelques bonnes intentions de votre part mais la disponibilité et le nombre de policiers des chemins de fer restent insuffisants. Les économies que vous avez prévues ne vont rien arranger.

En ce qui concerne Ottignies, si on peut demander quelque chose, c'est d'urgemment y mettre en place une antenne de police des chemins de fer ou, en tout cas, dans les alentours.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

26 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "Het Britse plan voor stilte in het openbaar vervoer" (56020318C)
26 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le plan britannique visant à instaurer le silence dans les transports en commun" (56020318C)

26.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

In Groot-Brittannië wil men reizigers met het openbaar vervoer die storende geluidsoverlast

produceren gaan bestraffen middels een forse boete. Het gaat dan over personen die luide muziek of video's afspelen op hun telefoon die verplicht zullen worden dit door middel van oortjes of een koptelefoon te doen. De Britse campagne richt zich voorts ook op vapen, het achterlaten van zwerfvuil en het bezet houden van stoelen met bagage. Tegelijkertijd zal er ook ingezet worden op sensibilisering middels een gerichte campagne via posters en mededelingen in het station.

Hoe beoordeelt de minister de Britse plannen om geluidsoverlast binnen het openbaar vervoer te bestrijden in functie van het Belgisch treinvervoer? Acht de minister een soortgelijke aanpak mogelijk in ons land? Zo ja: hoe en wanneer? Zo neen: waarom niet?
Beschikt de minister over concrete gegevens inzake geluidsoverlast binnen personenvervoer per spoor? Idem voor overlast inzake zwerfvuil en het bezet houden van stoelen met bagage?
Welk beleid voert de NMBS momenteel mbt bovenbeschreven fenomenen?
Over welke mogelijkheden beschikt het NMBS-personeel momenteel mbt het bestrijden van bovenbeschreven fenomenen? Zijn die volgens de minister voldoende?
Hoeveel boetes voor het verspreiden van geluidsoverlast in onze treinen of stations werden er in 2025 uitgevaardigd? Hoeveel daarvan betroffen overtredingen in een stiltewagon?

26.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, de kerntaak van de NMBS bestaat erin reizigers veilig, betrouwbaar en in zo comfortabel mogelijke omstandigheden naar hun bestemming te brengen. Daarbij houdt zij rekening met uiteenlopende verwachtingen. Sommige reizigers willen werken, lezen of rusten, terwijl anderen de trein ook ervaren als een plaats om met familie, vrienden of collega's te praten.

Om tegemoet te komen aan reizigers die in alle rust willen reizen, startte de NMBS in 2023 een proefproject met stiltezones op een aantal IC-verbindingen. De evaluatie was positief. Negen op de tien gebruikers waren tevreden en meer dan de helft gaf aan daardoor vaker de trein te willen nemen. De stiltezones werden daarom geleidelijk uitgebreid op de belangrijke IC-verbindingen met M6 en M7-rijtuigen. Ze zijn duidelijk herkenbaar en nog dit jaar zal ook de NMBS-app aangeven of en waar een stiltezone aanwezig is.

Ik begrijp de bezorgdheid die aan uw vraag ten grondslag ligt. Het is volkomen normaal dat reizigers op een rustige en aangename manier met de trein willen reizen. Muziek of video's die zonder hoofdtelefoon of oortjes worden afgespeeld kunnen bijzonder storend zijn voor medereizigers en getuigen niet van het nodige respect voor anderen. De naleving berust in de eerste plaats op wederzijds respect, hoffelijkheid en zelfdiscipline. Ook buiten de stiltezones sensibiliseert de NMBS reizigers via signalisatie, communicatie en aankondigingen om rekening te houden met de medereizigers, muziek via een hoofdtelefoon of oortjes te beluisteren, bagage correct op te bergen en zitplaatsen vrij te houden.

De NMBS beschikt niet over geconsolideerde cijfers over geluidsoverlast, zwerfvuil of het bezet houden van zitplaatsen met bagage, aangezien die gedragingen niet systematisch als afzonderlijke statistische categorieën worden geregistreerd. Een administratieve boete volgt niet automatisch op een tussenkomst. Voor een wettelijk sanctioneerbare inbreuk kan een bevoegd personeelslid een proces-verbaal opstellen, waarna een sanctionerend ambtenaar beslist over een eventuele boete. Voor het niet-naleven van de afspraak in een stiltezone bestaat geen afzonderlijk sanctieregime. De registraties bevatten evenmin een specifieke categorie voor geluidsoverlast. Bijgevolg kan de NMBS geen cijfers meedelen over boetes die in 2025 specifiek wegens geluidsoverlast werden opgelegd, noch over het aantal daarvan in een stiltezone.

Ik wil daarom aan de NMBS vragen om te onderzoeken welke bijkomende mogelijkheden er zijn om het toezicht op en de naleving van de stiltezones te versterken. Daarbij kan ook worden bekeken of administratieve sancties mogelijk en wenselijk zijn. Dat moet uiteraard binnen het bestaande wettelijke kader worden onderzocht.

Afhankelijk van de situatie kan het personeel de reizigers informeren of aanspreken, een aankondiging doen, Securail inschakelen of bij een wettelijk omschreven inbreuk een proces-verbaal opstellen. Zo combineert de NMBS sensibilisering, de aanwezigheid van personeel en gerichte handhaving binnen haar wettelijke bevoegdheden.

26.03 **Frank Troosters** (VB): Ik ben tevreden met uw antwoord, mijnheer de minister. Ik vond het interessant wat er in Groot-Brittannië werd geopperd en trek die lijn door naar hier. Onze partij is ook tijdens de vorige legislatuur, onder uw voorganger, de heer Gilkinet, altijd voorstander geweest van de invoering van stiltezones. We hebben dat altijd een heel interessant en goed project gevonden, maar de handhaving daarvan is natuurlijk ook belangrijk. In die zin vond ik het een beetje jammer, maar ik hoor uw antwoord daarom

heel graag.

Men zegt wel eens: meten is weten. Als men geen cijfers kan geven omdat men niet registreert, kan men ook niet sanctioneren. Cijfergegevens zijn nodig om ter zake een goed beleid te kunnen voeren. Het is logisch dat men niet kan reageren als men niet weet hoe of wat, wanneer zich bepaalde fenomenen zouden voordoen. Ik ben dan ook blij te horen dat u zult bekijken wat er, uiteraard binnen het wettelijk kader, mogelijk is om de registratie van feiten op zijn minst voort te zetten. Dat is iets wat op termijn zeker in orde zou moeten komen. Zo kunnen we in de toekomst tenminste gepast reageren als dat nodig zou zijn. Ik dank u voor uw antwoord en hoop dat u daar zeker werk van maakt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

27 Vraag van Wouter Raskin aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De registratie van uit Zweden ingevoerde wagens" (56020334C)
27 Question de Wouter Raskin à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "L'immatriculation de véhicules importés de Suède" (56020334C)

27.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik verwijs naar de ingediende vraag.

Mijnheer de minister, u bezorgde mij onlangs een schriftelijk antwoord op enkele vragen in verband met de problemen die bestaan bij de invoer van wagens uit Zweden doordat in dat land de datum van de administratieve eerste inschrijving niet noodzakelijk samenvalt met de datum van het effectieve eerste gebruik (SV nr. 1246). Anders dan in België kan een voertuig in Zweden worden ingeschreven vooraleer het daadwerkelijk in het verkeer wordt gebracht.

U liet mij weten dat de DIV bij een Belgische herinschrijving niet de bevoegdheid heeft om de geharmoniseerde registratiedatum te vervangen door een andere nationale datum, zelfs als die beter aansluit bij de datum waarop het voertuig werkelijk in gebruik werd genomen. Richtlijn 1999/37/EG bepaalt dat vak B van het inschrijvingsbewijs verplicht de datum van eerste registratie vermeldt.

Mijn oorspronkelijke vraag betrof evenwel niet de vervanging van die datum in vak B, maar de mogelijkheid om de datum van eerste ingebruikstelling daarnaast te vermelden in een afzonderlijk veld van het Belgische inschrijvingsbewijs.

Mijn vragen aan u:

1. Kunt u verduidelijken of de Europese regelgeving de DIV verbiedt om de officiële datum van eerste ingebruikstelling uit het Zweedse inschrijvingsbewijs over te nemen in het overeenkomstige aanvullende veld van het Belgische inschrijvingsbewijs?

2. Zo de Europese regelgeving dit niet verbiedt, op welke wettelijke of reglementaire grondslag steunt de DIV dan om deze vermelding te weigeren?

3. Indien de huidige Belgische regelgeving deze aanvullende vermelding niet mogelijk maakt, bent u dan bereid te onderzoeken of een aanpassing van de regelgeving aangewezen is?

4. U geeft aan dat de problematiek al besproken werd op Europees niveau. Wat is de stand van zaken van dit overleg? Welke mogelijke oplossingen werden overwogen?

27.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De informatie die door de Zweedse autoriteit in het geharmoniseerde veld B wordt meegedeeld, wordt door de DIV al overgenomen in het overeenkomstige veld van het Belgische kentekenbewijs. Conform Richtlijn 1999/37/EG komt dit veld overeen met de datum van de eerste inschrijving van het voertuig.

De DIV moet dat gegeven dan ook overnemen overeenkomstig de betekenis die de Europese regelgeving eraan toekent. Ze kan niet oordelen dat een datum die door Zweden officieel in veld B wordt vermeld bij de herinschrijving in België overeenstemt met een ander begrip, zoals de datum van het eerste effectieve gebruik. Het feit dat het Belgische kentekenbewijs daarnaast een nationaal veld voor de datum van het eerste gebruik bevat, verandert niets aan de kwalificatie van het gegeven dat Zweden onder de geharmoniseerde code B meedeelt.

Het gaat dus niet om een weigering van de DIV om het Zweedse gegeven over te nemen. Dat gegeven wordt al opgenomen. De DIV beschikt echter niet over een rechtsgrond om te oordelen dat hetzelfde gegeven in werkelijkheid overeenstemt met een ander begrip en daarom ook in een afzonderlijk nationaal veld moet worden vermeld.

Het probleem ligt op zich vooral bij de manier waarop Zweden veld B invult en niet bij het ontbreken van die verduidelijking op het Belgische kentekenbewijs. Als men zou beslissen om de datum waarop het voertuig in Zweden daadwerkelijk in het verkeer is gebracht, te verwijderen, zou men daarmee impliciet de geldigheid van de Zweedse invulling van veld B in twijfel trekken. Dat dreigt voor andere actoren of procedures moeilijkheden te veroorzaken bij de keuze van de relevante datum, bijvoorbeeld voor de technische keuring of de fiscaliteit.

Kortom, Zweden ondergraaft het hele systeem en op louter Belgisch niveau beschikken we over weinig hefbomen om daar iets aan te doen. Dit moet op Europees niveau worden aangepakt, om Zweden ertoe aan te zetten zijn werkwijze af te stemmen op die van de andere lidstaten. Ik beschik momenteel echter niet over elementen waaruit blijkt dat die bespreking concreet werd opgevolgd of dat specifieke oplossingen werden weerhouden.

Zolang het Europese kader niet wordt gewijzigd, blijft de DIV de onder code B meegedeelde datum behandelen als de datum van de eerste inschrijving van het voertuig.

27.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

28 Vraag van Fatima Lamarti aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De vliegroutes" (56020335C)
28 Question de Fatima Lamarti à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les routes aériennes" (56020335C)

28.01 **Fatima Lamarti** (Vooruit): Mijnheer de minister, het dossier van de geluidshinder door het vliegverkeer in Vlaanderen en Brussel zorgt voor veel beroering sinds u begin oktober een aantal maatregelen hebt aangekondigd. Uit recente mediaberichten blijkt dat het gebruik van de route RNP-07L opnieuw wordt verlengd tot eind oktober. Dat zorgt voor aanhoudende bezorgdheid bij een hele reeks gemeenten en inwoners.

In de eerste plaats is er bezorgdheid over de gezondheidsimpact en de geluidshinder in een sterk dichtbevolkte zone. Bovendien blijkt er onduidelijkheid te bestaan over de juridische en administratieve basis van die route sinds ze in juli 2025 als testroute werd ingevoerd en over de instructies achter de opeenvolgende NOTAM's.

Ik heb een aantal eenvoudige maar concrete vragen.

Kunt u mij bevestigen of de opeenvolgende NOTAM's al dan niet een permanente invoering van de route inhouden? Welke expliciete instructies werden gegeven om het tijdelijke karakter ervan te waarborgen?

Indien dat het geval is, op welk ogenblik en op basis van welke beslissing werd de route permanent ingevoerd? Tot wanneer wordt ze verlengd?

28.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Geachte mevrouw Lamarti, de rechtlijnige aanvliegroute naar landingsbaan 07L bestaat al sinds 2016 en is herhaaldelijk op tijdelijke basis ingevoerd. Begin 2025 is ze opnieuw tijdelijk geactiveerd om verschillende redenen. Dat gebeurde voornamelijk omdat de route door Europese wetgeving is verplicht en omdat de vroegere gebogen aanvliegroute aanleiding gaf tot veiligheidsincidenten. Dat gebeurde echter ook vanwege de noodzaak om de toegang tot de luchthaven te behouden tijdens werkzaamheden aan andere banen.

Zoals u aanhaalt, is de huidige publicatie van die route beperkt tot eind oktober 2026.

Ik ben me ervan bewust welke hinder de procedure veroorzaakt. Ik heb mijn administratie de opdracht gegeven om een alternatieve trajectvoering te onderzoeken en de technische en veiligheidshaalbaarheid ervan te valideren. Zodra de resultaten van dat onderzoek voorliggen, neem ik me voor om daarover een duurzame beslissing te nemen.

Zolang ik niet beschik over die resultaten, blijft de rechte aanvliegroute naar baan 07L voorlopig van kracht via NOTAM.

28.03 **Fatima Lamarti** (Vooruit): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik hoor wat u zegt, maar de bewoners van de betrokken gemeenten hebben vooral nood aan duidelijkheid en rust. Een testroute die telkens opnieuw wordt verlengd, mag niet via de achterdeur een permanente route worden. Ik zal dit dossier dan ook van zeer nabij blijven opvolgen. Ik kom er zeker op terug wanneer er nieuwe beslissingen of verlengingen komen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag 56020404C van de heer Vandemaele zetten we even on hold. Hij zit in de commissie voor Binnenlandse Zaken en probeert nog naar hier te komen.

Les questions jointes 56020404C de M Legasse et 56020501C de Mme Maouane sont reportées.

De heer Chahid zal ook nog proberen aanwezig te zijn voor zijn vraag 56020447C. Hopelijk lukt dat.

29 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De gecoördineerde controleacties rond de stations in Landen en Tienen" (56020448C)
29 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Les opérations de contrôle coordonnées aux abords des gares de Lanen et de Tirlemont" (56020448C)

29.01 **Frank Troosters** (VB): Ik verwijs naar de ingediende vraag.

De politiezone Getevallei voerde recent een gecoördineerde controleactie uit in en rond de stationsomgevingen van Tienen en Landen. De politie werkte daarvoor samen met NMBS, De Lijn, Securail en de Federale Politie. Zowel reizigers als andere aanwezigen in de stationsbuurten werden gecontroleerd. Volgens politiezone Getevallei reageerden verschillende reizigers positief op de zichtbare politieaanwezigheid. Sommigen gaven spontaan aan dat dergelijke controles hun veiligheidsgevoel versterken en dat ze soortgelijke acties in de toekomst vaker willen zien.

Hoe beoordeelt de minister de resultaten van de controleacties in de stations van Tienen en Landen?
Zal de minister initiatieven nemen om samen met zijn andere betrokken collega-ministers het aantal gecoördineerde controleacties zoals in Tienen en Landen op te drijven?
Zijn volgens de minister voldoende budgettaire middelen beschikbaar om hierop in te zetten?

29.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: De gecoördineerde controleactie die plaatsvond in en rond de stations van Tienen en Landen illustreert de meerwaarde van een nieuwe samenwerking tussen de NMBS, Securail, de lokale politie, de federale politie en de andere betrokken partners. Veiligheid is een essentiële voorwaarde voor een aantrekkelijk en toegankelijk openbaar vervoer. Ik moet u daar niet van overtuigen.

Ik neem dan ook met belangstelling kennis van de positieve reacties van reizigers, die aangeven dat de zichtbare aanwezigheid van veiligheidsdiensten hun veiligheidsgevoel versterkt. Binnen de stationsomgeving zet de NMBS via Securail en de Corporate Security Service blijvend in op preventie, toezicht en samenwerking met de politiediensten. Geïntegreerde acties waarbij verschillende partners hun expertise en bevoegdheden bundelen, dragen bij tot een veilige reisomgeving voor reizigers en personeel.

Voor de organisatie en frequentie van politiecontroles, alsook voor de inzet van politiecapaciteit en de daaraan gekoppelde budgettaire middelen, verwijs ik u naar de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, die daarvoor bevoegd is.

Vanuit mijn bevoegdheid blijf ik de samenwerking tussen de NMBS, Securail, de federale politie en de lokale politiediensten ondersteunen, zodat veiligheidsproblemen in de stations en op het spoorwegdomein op een geïntegreerde en efficiënte manier kunnen worden aangepakt.

29.03 **Frank Troosters** (VB): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik kan daar weinig aan toevoegen. We zijn absoluut voorstander van die grote gecoördineerde controleacties. Dat is een zeer goede zaak. Ook het personeel is daar bijzonder enthousiast over. Het is ook niets nieuws, dergelijke acties bestaan al veel langer. Voor ons mogen ze veel vaker plaatsvinden. Dat is natuurlijk een kwestie van middelen en beleidsprioriteiten, maar het enthousiasme daarover is zeer groot. De resultaten zijn ook voor iedereen zichtbaar. Dergelijke acties brengen bij mensen die de trein willen nemen ook meer bewustzijn inzake veiligheid met zich mee. We zijn daar dus een groot voorstander van. Wij dringen dan ook aan op veel meer van dergelijke acties.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

30 Vraag van Frank Troosters aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De videoblogs van de CEO van Infrabel" (56020449C)
30 Question de Frank Troosters à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition

environnementale et Développement durable) sur "Les vlogs du CEO d'Infrabel" (56020449C)

30.01 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik verwijs naar de tekst van mijn vraag zoals ingediend.

De CEO van Infrabel, Benoit Gilson, zou de voorbije jaren honderden videofilmpjes hebben laten maken voor in totaal 160.000 euro, exclusief BTW. Zijn YouTube-kanaal telt amper 512 abonnees en zijn filmpjes halen amper kijkers.

Kan de minister de feiten zoals in de vraagstelling geschetst bevestigen?
Kan de minister duiden op welke wijze de peperdure YouTube-filmpjes van de CEO bijdragen tot de kerntaak van Infrabel, nl. de spoorweginfrastructuur op zo'n verantwoorde en efficiënt mogelijke manier beheren?
Hoe beoordeelt de minister de manier waarop belastinggeld bij Infrabel wordt aangewend?
Heeft de minister nadat bij Infrabel eerder al belastinggeld gespendeerd werd aan een Lady Gaga-concert en inschrijvingstickets voor deelname aan pride-optochten een gesprek gehad met de leidinggevenden van Infrabel over de aanwending van belastinggeld binnen Infrabel? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

30.02 Minister **Jean-Luc Crucke**: Mijnheer Troosters, in juni 2026 stelde u mij een vraag over het Pride-initiatief van de NMBS en Infrabel. Ik heb u toen uitgelegd hoe die bescheiden financiële bijdrage verankerd is in de bedrijfscultuur. Ik heb ook toelichting gegeven bij uw schriftelijke vraag nr. 850 over de samenwerking met de vzw Trainbow.

Wat het concert van Lady Gaga betreft, werd ik ook al geïnterpelleerd door mevrouw Jacquet, de heer Legasse, de heer Seuntjens, de heer Daerden en uzelf. Dat was voor mij een gelegenheid om heel duidelijk uit te leggen dat ik het niet eens ben met de gemaakte keuze. Ik heb u toen ook uitgelegd dat ik de CEO van Infrabel daarop heb aangesproken, om ervoor te zorgen dat dat in de toekomst niet meer gebeurt. Ik heb daarbij opgeroepen tot meer terughoudendheid bij de uitgaven.

Laten we het nu hebben over het onderwerp vlogs. Ik wil daarbij verwijzen naar de schriftelijke vraag nr. 978 van uw collega, mevrouw Jacquet. In mijn antwoord vindt u informatie over de kosten van het initiatief. Zoals ik mevrouw Jacquet heb meegedeeld, heb ik de CEO van Infrabel daarover aangesproken. In antwoord op een brief die ik hem heb gestuurd, heeft de CEO van Infrabel zich ertoe verbonden om de uitgaven te verminderen door gebruik te maken van interne expertise.

Ondanks de besparing die de CEO dankzij die internalisering voorstelt, wil ik de discussie over dat onderwerp nog niet afsluiten. Ik vraag me immers nog steeds af of dat soort van communicatie wel relevant is. Over het algemeen benadruk ik heel regelmatig dat overheidsgeld verstandig moet worden besteed, zeker gezien de begrotingscontext waarin we ons bevinden.

Als de CEO van Infrabel zijn beloften nakomt, zouden we niets meer mogen horen over een onderwerp als het concert van Lady Gaga, waarvoor we helaas al sinds dat concert reclame maken in de commissie.

Ik wil mijn antwoord afsluiten met de opmerking dat ik uw standpunten over het gebruik van overheidsgeld voor evenementen zoals het concert van Lady Gaga en voor het maken van vlogs volledig deel, maar dat ik dan weer niet kan aanvaarden dat de samenwerking tussen Infrabel en de vzw Trainbow als een verspilling van overheidsgeld wordt beschouwd. De onderneming is naar mijn mening immers verplicht om haar inclusiedoelstellingen te verwezenlijken. Die samenwerking is voor Infrabel volgens mij een goede manier om zijn personeel te ondersteunen.

30.03 **Frank Troosters** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil nogmaals wijzen op de algemene context, namelijk de begrotingssituatie waarin we ons bevinden.

In de globale context van uw antwoord ben ik het helemaal met u eens; op de afzonderlijke elementen zal ik niet verder ingaan. Het belangrijkste punt is evenwel dat er al heel veel wordt gevraagd van de hele samenleving. Wat overheidsbedrijven dan doen, moet volledig gericht zijn op hun kerntaken. Er moet dus zeer voorzichtig en op een bijzonder verantwoorde wijze met de financiële middelen worden omgesprongen.

Ik hoor die zienswijze duidelijk terug in uw antwoord en u hebt ook initiatieven in die richting genomen. Dat waardeer ik ten zeerste. Hartelijk dank daarvoor.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

31 Vraag van Claire Hugon Lecharlier aan Jean-Luc Crucke (Mobiliteit, Klimaat, Ecologische Transitie en Duurzame Ontwikkeling) over "De

vluchten boven Brussel en de overdonderende geluidshinder" (56020493C)
31 Question de Claire Hugon Lecharlier à Jean-Luc Crucke (Mobilité, Climat, Transition environnementale et Développement durable) sur "Le survol, ou l'écrasement, de Bruxelles" (56020493C)

31.01 **Claire Hugon Lecharlier** (Ecolo-Groen):J'ai déjà eu l'occasion de le dire: à Bruxelles, il ne faut plus parler de survol, mais d'étouffement. Des centaines de milliers d'habitants sont écrasés sous le bruit des avions, de jour comme de nuit. La route RNP 07L survole jusqu'à 450 000 personnes et bat des records d'infractions aux normes bruxelloises: près de 1 000 par mois début 2026, contre 476 un an plus tôt. Le fond du problème est que ce dossier nous est souvent présenté comme étant purement technique: un choix de trajectoires, comme s'il s'agissait de décider quelle commune, quelles nuits, quels habitants seront sacrifiés.

Mais déplacer les avions d'un quartier à l'autre n'est pas une solution! Le 1er octobre, vous avez présenté des mesures, mais depuis, le gouvernement flamand a déposé une motion en conflit d'intérêts contre vos intentions, notamment sur le rehaussement des normes de vent. Rappelons que, selon une enquête du média Bruzz parue fin septembre, sur tous les changements de piste vers la RNP 07L pour des "raisons météorologiques", 85 % des atterrissages ne montrent aucun dépassement des normes de vent. Les normes que vous vous proposez de rehausser semblent donc déjà largement ignorées dans la pratique. Le Comité de concertation doit se pencher sur la question dans les 60 jours et la discussion serait planifiée au Codeco du 16 novembre.

Où en est le dossier depuis vos annonces du 1er octobre?

Comment analysez-vous la motion flamande en conflit d'intérêts? Pouvez-vous préciser s'il s'agit bien d'une motion déposée par le gouvernement flamand? J'ai en effet lu dans la presse qu'il faudrait un vote sur cette motion au Parlement, mais est-ce bien le gouvernement qui saisit le Codeco? Auquel cas, ce n'est pas la même procédure.

Rejoignez-vous la position du gouvernement bruxellois, qui a souligné le caractère inopportun et juridiquement non fondé de l'introduction d'une motion en conflit d'intérêts par la Région flamande? Quelle position défendrez-vous au Codeco?

Avez-vous pu analyser l'enquête de Bruzz, et prendrez-vous des mesures pour assurer que les normes de vent d'aujourd'hui soient réellement respectées?

Plus largement, pouvez-vous vous engager à ne plus recourir à l'approche directe de la route RNP 07L? Comment comptez-vous vous attaquer aux causes du problème: nombre de vols, vols de nuit, appareils plus bruyants, plutôt que de réorganiser différemment les nuisances?

31.02 **Jean-Luc Crucke**, ministre: Madame Hugon Lecharlier, les instructions ont été données à skeyes et à la DGTA de lancer les études et les procédures nécessaires à la mise en œuvre des décisions prises.

Les décisions opérationnelles ne posent pas de problème; je comprendrais d'ailleurs difficilement que ce soit le cas, puisque ces mesures visent à améliorer la situation de tous les riverains concernés par les nuisances, quel que soit leur rôle linguistique.

La question de la modification de la norme de vent est, par contre, au cœur de la procédure initiée par la Région flamande. J'en prends acte et conteste l'affirmation selon laquelle cette modification de la norme affecterait davantage la Région flamande au profit de la Région bruxelloise. C'est oublier qu'il existe une répartition équilibrée entre les virages à droite, touchant davantage les communes flamandes, et ceux à gauche, touchant davantage les communes bruxelloises et francophones, et lors des décollages depuis la piste 25R. J'aurai l'occasion de m'en expliquer lors du Comité de concertation.

Concernant l'étude d'incidences et le respect actuel des normes de vent, j'ai veillé à travailler en deux temps. La modification de la norme de vent nécessite un temps long, compte tenu des études préalables nécessaires. En revanche, j'ai demandé à la DGTA de clarifier l'instruction actuelle sur trois points: le mode de prise en compte des rafales dans le calcul des vents moyens, la non-prise en compte des vents d'altitude dans le choix des pistes et le respect de délais d'anticipation plus réduits.

Vous m'interrogez également sur l'approche rectiligne de la piste 07L. Je n'envisage pas, à ce stade, de ne plus recourir à cette approche. Elle est donc prolongée de façon temporaire jusqu'à ce que je dispose des études permettant d'envisager une alternative via une approche courbée. En fonction

des résultats de ces études, une alternance pourrait être envisagée, mais vous comprendrez que la décision ne pourra être prise qu'à ce moment-là et je n'ai pas à l'anticiper.

Enfin, vous évoquez la question de l'activité comme étant la cause du problème. Je vous laisse évidemment la maîtrise de vos propos. Pour ma part, je préfère aborder la question avec la nuance nécessaire, en modernisant un cadre qui doit l'être en y intégrant les dimensions économiques, sociales, environnementales et sécuritaires. J'y travaille via mes propositions, mais aussi dans le cadre de la loi sur l'aviation, ou *vliegwet*, que j'espère déposer sur la table du Conseil des ministres en mars 2027.

31.03 **Claire Hugon Lecharlier** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos éclaircissements.

Le gouvernement bruxellois a annoncé, en tout cas, qu'il déploierait tous les moyens possibles pour mettre fin au trafic aérien excessif et faire respecter les normes de bruit. Il plaide pour un processus de décision objectif, transparent et axé sur la protection de la santé dans le domaine du trafic aérien.

J'entends qu'avant d'abandonner le recours à la piste 07L, vous avez choisi d'attendre les résultats d'études que vous aviez commandées. Il me semble possible de faire valoir des arguments pour la suspendre. Bien entendu, il faut de la transparence et il importe de se soucier de la protection de la santé et de la sécurité. Pour nous, les écologistes, la vraie solution ne consiste pas à déplacer les nuisances ni à les répartir différemment. Il s'agit plutôt de réduire la pollution sonore dans son ensemble. Quand une usine est en train de polluer une rivière, on ne va pas lui demander de polluer le cours d'eau voisin, mais bien de diminuer la pollution à la source. C'est exactement ce qu'il faut faire. Cela implique une réduction des vols et l'instauration de la "nuit européenne". Nous continuerons à le dire.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 56020404C van de heer Vandemaele en vraag nr. 56020447C van de heer Chahid worden uitgesteld. Conform het Kamerreglement, artikel 127, punt 10, worden de vragen nrs. 56019109C, 56019299C en 56019453C van mevrouw Cuylaerts en de vragen nrs. 56019418C, 56019419C, 56019420C, 56019421C en 56019422C van mevrouw Gielis als ingetrokken beschouwd.

Ik wens de minister en zijn medewerker te bedanken voor hun aanwezigheid en het beantwoorden van alle vragen. Ik wens de Kamerdiensten te danken voor hun ondersteuning, het secretariaat voor de goede begeleiding en de tolken voor hun goede vertaalwerk.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.48 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15 h 48.