

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

3 juni 2026

WETSVOORSTEL**tot overdracht van de stations en
de aanverwante infrastructuur
van de NMBS aan Infrabel**(ingediend door mevrouw Irina De Knop en
de heer Sandro Di Nunzio)**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

3 juin 2026

PROPOSITION DE LOI**visant à transférer les gares et
les infrastructures associées
de la SNCB à Infrabel**(déposée par Mme Irina De Knop et
M. Sandro Di Nunzio)**SAMENVATTING**

Sinds de hervorming van de Belgische spoorwegen in 2014 behoren de passagiersstations, stationsgebouwen en aanverwante voorzieningen tot de NMBS. Infrabel is verantwoordelijk voor het beheer van het spoorwegnet en de toegang tot de spoorinfrastructuur.

Met de verdere liberalisering van het reizigersvervoer tegen 2032 zullen ook andere spoorwegoperatoren toegang moeten krijgen tot de Belgische spoorinfrastructuur. Omdat de NMBS zowel concurrent als beheerder van essentiële infrastructuur is, kan dit leiden tot tegenstrijdige belangen.

Het wetsvoorstel stelt voor om de passagiersstations, stationsgebouwen en andere voorzieningen over te dragen van de NMBS aan Infrabel. Als onafhankelijke infrastructuurbeheerder zou Infrabel de toegang tot deze voorzieningen op een neutralere, transparantere en niet-discriminerende manier kunnen organiseren voor alle spooroperatoren.

RÉSUMÉ

Depuis la réforme des chemins de fer belges de 2014, les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les infrastructures associées appartiennent à la SNCB. Infrabel est responsable de la gestion du réseau et de l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

Dans le cadre de la poursuite de la libéralisation du transport de voyageurs à l'horizon 2032, l'accès à l'infrastructure ferroviaire belge devra également être ouvert à d'autres opérateurs. Le fait que la SNCB est à la fois un concurrent et le gestionnaire d'infrastructures essentielles pourrait engendrer des conflits d'intérêts.

Cette proposition de loi vise à transférer les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures de la SNCB à Infrabel. En tant que gestionnaire de l'infrastructure indépendant, Infrabel pourrait organiser l'accès à ces installations de manière plus neutre, plus transparente et non discriminatoire pour tous les opérateurs ferroviaires.

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
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
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 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 (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel past in het klaarmaken van het spoor in ons land voor de verdere liberalisering van het reizigersvervoer per spoor tegen 2032. Het strekt ertoe de passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop¹, over te dragen van de NMBS aan Infrabel.

De openstelling van het reizigersvervoer per spoor naar concurrenten van de NMBS veronderstelt dat de toegang tot de spoorinfrastructuur op een neutrale, transparante en niet-discriminerende wijze wordt georganiseerd. In een context waarin verschillende spoorwegondernemingen toegang moeten kunnen krijgen tot dezelfde markt, is het niet aangewezen dat een spoorwegonderneming die zelf actief is als operator, tegelijk eigenaar en beheerder blijft van spoorweginfrastructuur (zoals stations en aanverwanten) die voor die markttoegang van wezenlijk belang zijn.

Op 1 januari 2005 werd de NMBS hervormd tot een groep van drie naamloze vennootschappen van publiek recht: de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel. Binnen die structuur was de NMBS-Holding (de opvolger van de unitaire NMBS) belast met de stations en hun aanhorigheden. De NMBS stond in voor de spoorwegvervoersactiviteiten, terwijl Infrabel verantwoordelijk werd voor het beheer, het onderhoud en de vernieuwing en de ontwikkeling van het Belgische spoorwegnetwerk. Binnen deze structuur coördineert Infrabel het treinverkeer en verleent op een niet-discriminatoire manier toegang tot het Belgische spoornetwerk aan nationale en internationale spoorwegondernemingen. De scheiding tussen infrastructuurbeheerder Infrabel en spoorwegonderneming NMBS vond haar oorsprong in de Europese regelgeving, die een onderscheid vereist tussen het beheer van de spoorinfrastructuur en de exploitatie van spoorvervoersdiensten.

Bij een volgende hervorming op 1 januari 2014 werden de NMBS-Holding en de NMBS samengevoegd. Daardoor werd de stationsinfrastructuur ondergebracht bij de spoorwegonderneming NMBS en niet bij de infrastructuurbeheerder Infrabel. Deze situatie bestaat tot op vandaag.

¹ Bijlage II, 2, a) van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi s'inscrit dans la préparation du rail belge à la poursuite de la libéralisation du transport ferroviaire de voyageurs à l'horizon 2032. Elle vise à transférer les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie¹ de la SNCB à Infrabel.

L'ouverture du transport de voyageurs par chemin de fer aux concurrents de la SNCB suppose que l'accès à l'infrastructure ferroviaire soit organisé de manière neutre, transparente et non discriminatoire. Dans un contexte qui imposera de donner accès à un même marché à différentes entreprises ferroviaires, il ne serait pas opportun qu'une entreprise elle-même active en tant qu'opérateur reste à la fois propriétaire et gestionnaire d'infrastructures ferroviaires (telles que les gares et les infrastructures associées) essentielles pour entrer sur ce marché.

Le 1^{er} janvier 2005, la SNCB a été restructurée en un groupe comprenant trois sociétés anonymes de droit public: la SNCB-Holding, la SNCB et Infrabel. Au sein de cette structure, la SNCB-Holding (qui a succédé à la SNCB unitaire) était chargée des gares et de leurs dépendances. La SNCB assurait les activités de transport ferroviaire, tandis qu'Infrabel s'est vu confier la responsabilité de la gestion, de l'entretien, de la rénovation et du développement du réseau ferroviaire belge. Au sein de cette structure, Infrabel coordonne le trafic ferroviaire et permet aux entreprises ferroviaires nationales et internationales d'accéder, de manière non discriminatoire, au réseau ferroviaire belge. La séparation entre le gestionnaire d'infrastructure Infrabel et l'entreprise ferroviaire SNCB trouve son origine dans la réglementation européenne, qui exige une distinction entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transport sur le rail.

Lors d'une réforme ultérieure, le 1^{er} janvier 2014, la SNCB-Holding et la SNCB ont été fusionnées. L'infrastructure des gares a alors été transférée à l'entreprise ferroviaire SNCB et non au gestionnaire d'infrastructure Infrabel. Telle est la situation qui prévaut jusqu'à présent.

¹ Annexe II, 2, a), de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Die historische keuze is in het licht van de liberalisering van het reizigersvervoer per spoor minder aangewezen geworden. De verdere openstelling van de spoorwegmarkt maakt het noodzakelijk om te waarborgen dat alle spoorwegoperatoren op gelijke wijze toegang krijgen tot de stationsinfrastructuur. De NMBS, die vandaag eigenaar is van deze infrastructuur, moet in concurrentie treden met andere spoorwegoperatoren, zodat bij de toegang tot deze infrastructuur tegenstrijdige belangen kunnen spelen.

De passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan zijn voor het reizigersvervoer per spoor essentiële voorzieningen. Zonder toegang tot die voorzieningen kan geen spoorwegonderneming haar diensten op een volwaardige wijze aanbieden. Het is daarom logischer dat deze voorzieningen worden beheerd door Infrabel, dat als infrastructuurbeheerder een onafhankelijke positie inneemt ten aanzien van de spoorwegondernemingen, dan door de NMBS, die zelf als vervoerder op de markt actief is.

We wensen te verduidelijken dat het voor Europa niet strikt noodzakelijk is dat de bevoegdheid over stations wordt toegewezen aan de infrastructuurbeheerder. Artikel 13, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte bevestigt dat, wanneer de exploitant van deze dienstvoorzieningen onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of een onderneming die ook actief is en een machtspositie heeft op nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt (zoals het geval is voor de NMBS), deze minstens organisatorisch, besluitvormingsmatig en boekhoudkundig afgescheiden moet worden beheerd. Hiervoor dient geen afzonderlijke rechtspersoon te worden opgericht. Er kan aan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

De richtlijn verplicht dus niet noodzakelijk een overdracht aan Infrabel, maar erkent wel uitdrukkelijk dat het beheer van dergelijke dienstvoorzieningen niet zonder voldoende onafhankelijkheid binnen de vervoerder kan blijven. Een overdracht aan Infrabel vormt in dat licht een meer structurele en geloofwaardige waarborg voor neutrale toegang.

Dit wetsvoorstel beoogt dan ook de bevoegdheidsverdeling binnen de spoorsector te verduidelijken en het risico op belangenvermenging te beperken. Het moet verzekeren dat de toegang tot de passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan niet langer wordt geregeld door een marktspeler, maar door de infrastructuurbeheerder, die vanuit zijn opdracht het

Ce choix historique a perdu de sa pertinence dans le cadre de la libéralisation du transport de voyageurs par chemin de fer. La poursuite de l'ouverture du marché nécessite de garantir à tous les opérateurs ferroviaires un accès égal à l'infrastructure des gares. La SNCB, qui est actuellement propriétaire de cette infrastructure, doit entrer en concurrence avec d'autres opérateurs ferroviaires, ce qui peut faire naître des intérêts contradictoires en matière d'accès à cette infrastructure.

Les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures sont essentiels au transport de voyageurs par chemin de fer. Sans accès à ces infrastructures, aucune entreprise ferroviaire ne peut offrir ses services de manière optimale. Il est donc plus logique qu'elles soient gérées par Infrabel, qui, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, occupe une position indépendante vis-à-vis des entreprises ferroviaires, plutôt que par la SNCB, qui est elle-même active sur le marché en tant que transporteur.

Nous souhaitons préciser qu'aux termes de la législation européenne, il n'est pas strictement nécessaire que la compétence relative aux gares soit attribuée au gestionnaire de l'infrastructure. L'article 13, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen confirme que, lorsque l'exploitant de ces installations de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée (comme c'est le cas pour la SNCB), il doit à tout le moins être géré séparément sur les plans organisationnel, décisionnel et comptable. Il n'est pas nécessaire de créer une personne morale distincte à cet effet. La solution peut consister à mettre en place des divisions distinctes au sein d'une même personne morale.

La directive n'impose donc pas nécessairement de procéder à un transfert à Infrabel, mais reconnaît expressément que la gestion de telles infrastructures de service ne peut pas continuer à relever du transporteur si elle n'est pas suffisamment indépendante. Dans cette optique, un transfert à Infrabel garantit de manière plus structurelle et plus crédible la neutralité de l'accès.

La présente proposition de loi vise dès lors à clarifier la répartition des compétences au sein du secteur ferroviaire et à limiter le risque de conflits d'intérêts. Elle doit garantir que l'accès aux gares de voyageurs, à leurs bâtiments et aux autres infrastructures ne soit plus organisé par un acteur du marché, mais par le gestionnaire de l'infrastructure, qui, en raison de sa

best geplaatst is om die toegang voor alle operatoren onder gelijke voorwaarden te organiseren.

Daarnaast bestaan er ook redenen van bestuurlijke vereenvoudiging en operationele samenhang om deze overdracht door te voeren. De huidige regeling geeft aanleiding tot complexe afstemmingen tussen de NMBS en Infrabel, onder meer voor werken aan doorgangen en toegangen tot perrons. Een duidelijkere toewijzing van bevoegdheden zal dus ook de efficiëntie en de transparantie van de spoororganisatie bevorderen.

Irina De Knop (Anders.)
Sandro Di Nunzio (Anders.)

mission, est le mieux placé pour garantir cet accès à tous les opérateurs dans les mêmes conditions.

La réalisation de ce transfert s'appuie en outre sur des motifs de simplification administrative et de cohérence opérationnelle. La réglementation actuelle nécessite une coordination complexe entre la SNCB et Infrabel, notamment en ce qui concerne les travaux au niveau des couloirs et des accès aux quais. C'est pourquoi une attribution plus claire des compétences favorisera également l'efficacité et la transparence de l'organisation ferroviaire.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De eigendom en de exploitatie van de passagiersstations, de gebouwen en andere voorzieningen daarvan, met inbegrip van de weergave van reisinformatie en passende locaties voor diensten in verband met kaartverkoop worden overgedragen van de naamloze vennootschap van publiek recht Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, aan de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel.

Art. 3

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels voor de inventaris van de over te dragen stations en voor de budgettaire en operationele overdracht hiervan.

Art. 4

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum, en uiterlijk twaalf maanden na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

21 mei 2026

Irina De Knop (Anders.)
Sandro Di Nunzio (Anders.)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

La propriété et l'exploitation des gares de voyageurs, de leurs bâtiments et des autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie, sont transférées de la société anonyme de droit public Société nationale des Chemins de fer belges à la société anonyme de droit public Infrabel.

Art. 3

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités relatives à l'inventaire des gares à transférer et à leur transfert budgétaire et opérationnel.

Art. 4

La présente loi entre en vigueur à une date fixée par le Roi et au plus tard douze mois après sa publication au *Moniteur belge*.

21 mai 2026