

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 27 APRIL 2016

Namiddag

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 27 AVRIL 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.23 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la volonté d'armer les agents de Securail et de les intégrer à la police des chemins de fer" (n° 10224)

01 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voornemen om de Securailagenten te bewapenen en hen te integreren in de spoorwegpolitie" (nr. 10224)

01.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue dans cette commission. Je ne sais pas si vous réaliserez une nouvelle déclaration de politique générale en séance plénière ou dans cette commission.

Mes propos sont courtois et remplis d'espoir car vous connaissez bien la matière et vous êtes un homme très constructif. Je vous avoue que je n'avais pas eu les mêmes propos à l'époque de Mme Galant, même si je ne me suis occupé que des dossiers factuels.

J'avais dit trois choses à Mme Galant. La première, c'est que selon elle, rien n'avait été bien fait avant sa désignation. La deuxième, c'est que tout était de la faute des socialistes. La troisième, c'est qu'on allait voir ce qu'on allait voir. J'avais donné rendez-vous en 2019 pour faire le point mais nous n'avons pas attendu 2019.

Je ne vous adresse pas ces trois points et vous pourrez compter sur nous pour développer une politique la plus constructive possible. En tant que groupe socialiste, nous mettrons le doigt là où nous ne sommes pas d'accord, là où nous estimons que cela ne va pas dans la bonne direction. Pour le reste, vous trouverez dans mes propos de la modération, de la courtoisie et une bienvenue franche et sincère.

Ma question date de quelques semaines mais ce n'est pas de notre faute si nous n'avons pas pu nous réunir depuis lors.

Monsieur le ministre, Jo Cornu a émis l'hypothèse de voir les missions des agents de Securail s'élargir. Il a également fait part de son souhait de voir ces agents armés.

Les arguments développés par le CEO de la SNCB sont simples: faisant suite à l'attentat manqué du Thalys Amsterdam-Paris ainsi qu'aux attentats de Paris, une analyse approfondie des mesures de sécurité aurait montré leur inefficacité.

Une solution serait ainsi de permettre aux agents de Securail d'être armés afin d'effectuer des contrôles d'identité, des fouilles ou encore la recherche d'explosifs. L'idée serait donc de reprendre une série de missions actuellement dévolues à la police des chemins de fer.

Monsieur le ministre, nous sommes bien sûr interpellés par ces demandes qui pourraient ouvrir la porte à de

nombreuses dérives. Devons-nous rappeler que le port d'arme devrait être du ressort exclusif des forces de police.

Il est d'ailleurs assez paradoxal d'entendre le CEO de la SNCB affirmer que la sécurité au sein du rail serait inefficace alors même qu'il plaide pour le *One Man Car* et donc justement la suppression de la présence humaine dans un grand nombre de trains! Les propos de Jo Cornu ont également fait réagir le SLFP qui plaide pour l'intégration des agents Securail dans la police des chemins de fer.

Monsieur le ministre, estimez-vous que les mesures de sécurité sont inefficaces au sein du rail belge? Dans l'affirmative, quelles sont les pistes que vous envisagez pour y remédier? Quelle est votre position quant aux propositions de Jo Cornu? Estimez-vous nécessaire d'armer les agents de Securail? Avez-vous envisagé l'intégration de Securail au sein de la police des chemins de fer?

01.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, je voudrais tout d'abord vous remercier pour les propos que vous avez tenus. Ceux et celles qui m'ont connu au sein de cette assemblée et ailleurs savent que je suis quelqu'un de pragmatique. Chacun dans son rôle a un certain nombre de réflexions et d'actions à mener. Je veillerai en tous les cas à pouvoir répondre à toutes vos demandes, à effectuer et participer à différents travaux, mais surtout à améliorer un tant soit peu et dans la mesure du possible le quotidien de nos citoyens au niveau de leur mobilité. Cette politique est partagée, toujours avec une grande cordialité entre nous, même si nos options politiques sont différentes.

Le passé est le passé. On en parlera sans doute de temps en temps. Mais ce qui importe, c'est surtout le présent et ce que nous pourrons construire chacun dans nos sphères de responsabilités, dans les jours et les mois à venir.

Comme je l'ai dit lorsque j'ai pris ces responsabilités, il y a une urgence. C'est celle de pouvoir rétablir rapidement la réouverture de l'aéroport de Bruxelles. Cela concerne l'ensemble du gouvernement. L'impératif est aussi de prendre toutes les mesures de sécurité indispensables. Ceci étant, il y a pas mal de dossiers qui nous attendent dans ce département. Vous les connaissez; il est donc inutile d'en faire la liste.

Vous m'accueillez ici dans votre assemblée et je vous salue tous. Ceux qui me connaissent depuis longtemps - j'en vois quelques-uns ici - savent combien je suis discret. J'essaie d'abord, avant de m'exprimer, d'avoir une action à concrétiser. Je déteste les messages creux. Ce qui m'importe, c'est d'être dans l'action et dans l'explication des décisions prises.

Monsieur Devin, en ce qui concerne votre question, avant de répondre, je voudrais préciser que la SNCB et moi-même déplorons que la presse ait dévoilé le contenu d'une lettre confidentielle. Cette lettre faisait suite à une réunion entre M. Cornu, mon cabinet et celui de l'Intérieur au sujet de la sécurité des chemins de fer. Contrairement à ce qui a été dit, il ne s'agit pas de demandes proactives de la SNCB mais, à notre demande, celle-ci nous exposait différentes nouvelles pistes possibles, dont celle que vous mentionnez. Ces pistes sont toujours à l'examen.

En ce qui concerne le rapprochement entre Securail et la police des chemins de fer, cette réflexion initiée par le ministre de l'Intérieur devra aussi être menée au sein du gouvernement.

Pour rappel, nous n'avons pas attendu pour renforcer la sécurité au sein des chemins de fer. À ce sujet, l'arrêté d'exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques belges et européennes pour le secteur des transports, sous-secteur des transports ferroviaires, est aujourd'hui publié.

Il a été élaboré en concertation avec le Centre de crise du SPF Intérieur, par Infrabel et la SNCB. Il impose l'élaboration d'un plan de sûreté à tout exploitant d'infrastructures ferroviaires qui sont désignées comme critiques, qu'elles soient nationales ou européennes. L'arrêté relatif la révision du Comité fédéral pour la sûreté du transport ferroviaire, qui devient l'Autorité nationale pour la sûreté du transport ferroviaire, vient, lui aussi, d'être publié. Cet arrêté prévoit notamment d'inclure l'OCAM dans le comité d'experts. Les premières réunions sont déjà prévues avec tous les services compétents.

En outre, un budget de plusieurs millions d'euros est en cours d'approbation pour 1 000 caméras supplémentaires au sein d'Infrabel et de la SNCB. De nombreuses mesures plus opérationnelles ont aussi été prises au niveau de Securail dès les attentats, dans le Thalys. Il s'agit notamment d'une collaboration

renforcée avec la police des chemins de fer, de la mise en place d'un poste de commandement unique Securail/police des chemins de fer lors de grands événements, du renforcement des patrouilles dans les TGV et du renforcement de la collaboration internationale entre la France, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Une réflexion a également été menée par Securail et la police des chemins de fer afin d'optimiser leur collaboration. Les résultats de cette réflexion sont actuellement à l'étude dans mon cabinet et dans celui de mon collègue le ministre de l'Intérieur.

01.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier et à partager vos propos en guise d'introduction.

Je voudrais savoir si vous vous êtes fixé un délai quant à la conclusion des échanges menés actuellement avec Securail et le ministère de l'Intérieur.

Allez-vous faire une déclaration pour faire le point sur l'ensemble de votre politique en matière de mobilité?

01.04 François Bellot, ministre: Bien entendu. Chaque ministre qui s'installe fait une déclaration dans les six semaines de son installation. Il faudra voir avec le président de la commission quand nous pourrons organiser cela suivant le calendrier. Il faudra que cela se déroule pendant une semaine où nous avons des travaux ensemble, ceci avant la fin du mois de mai.

En ce qui concerne votre autre question, nous n'avons pas encore fixé de délai car nous devons nous concerter avec l'ensemble des acteurs: Justice, Intérieur, Securail, la police des chemins de fer.

01.05 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, comptez sur nous pour un rappel en cas d'oubli éventuel. Nous souhaitons que vous puissiez entrer dans les meilleures conditions possibles dans votre nouvelle fonction. J'ai vécu précédemment dans une situation de conflit; je me réalise mieux au sein d'un état d'esprit constructif.

Je vous remercie de votre réponse. Nous serons évidemment tous présents pour votre déclaration de politique générale.

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

Le **président:** Messieurs Hellings, je propose d'attendre Mme Lalieux pour les questions jointes sur l'aéroport.

02 Questions jointes de

- **M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les données relatives au permis de conduire" (n° 10376)**
- **Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la banque-carrefour des permis de conduire" (n° 10387)**
- **M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la banque-carrefour des permis de conduire" (n° 11030)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rijbewijsgegevens" (nr. 10376)**
- **mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kruispuntbank voor rijbewijzen" (nr. 10387)**
- **de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kruispuntbank voor rijbewijzen" (nr. 11030)**

02.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le ministre, en Belgique, le permis de conduire est un document et un outil utilisé de manière transversale entre différents SPF et les services de police locaux et fédéraux. Les données relatives au permis de conduire sont disséminées entre ces départements et services et ce, à différents niveaux de pouvoir. Cela entraîne aujourd'hui un manque d'homogénéité dans la méthode de récolte, d'enregistrement et de classement de ces données.

Il apparaît notamment que ce manque d'homogénéisation entraîne des problèmes récurrents avec la

banque-carrefour des permis de conduire. Les agents effectuant un contrôle sur le terrain et souhaitant vérifier les informations relatives à un permis de conduire ne sont pas en mesure d'avoir accès aux restrictions enregistrées au département Intérieur (restrictions médicales, restrictions après déchéance, restrictions pour certains types de véhicules, restrictions quant aux horaires de conduite autorisés, etc.). En réalité, la partie de la base de données à laquelle ils ont accès en temps réel ne reprend pas l'ensemble des informations relatives au permis de conduire ou à des sanctions en cours pour certains conducteurs, entraînant là aussi l'inefficacité des contrôles.

L'uniformisation des outils entre les différents SPF ne devrait-elle pas être une priorité absolue afin d'éviter toute perte d'informations et de gagner en efficacité tout en diminuant le gaspillage de temps? La mise en place d'un seul et même outil informatique paraît inévitable et indispensable. Pouvez-vous nous dire où nous en sommes à ce sujet?

D'une manière générale, il semble qu'une plus grande collaboration entre tous les niveaux de pouvoir permettrait d'anticiper beaucoup de problèmes rencontrés au quotidien par les agents de police ou par les administrations concernées. Une demande existe-t-elle de la part de ces administrations pour améliorer l'applicabilité des dispositions légales? Quelle est la stratégie étudiée aujourd'hui pour améliorer la collecte, le classement et l'échange efficace des informations liées au permis de conduire?

*Présidente: Karine Lalieux.
Voorzitter Karine Lalieux.*

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vragen van de heer Foret over de databank rond rijbewijzen.

Op dit moment kan de politie nog altijd niet in *real time* controleren of een bestuurder al dan niet over een geldig rijbewijs beschikt. Dat moet uiteindelijk toch het doel zijn. Als een bestuurder bijvoorbeeld een tijdelijk rijverbod van enkele uren heeft gekregen na de vaststelling van het rijden onder invloed, wordt dat momenteel niet geregistreerd. Ook als de bestuurder een verval van het recht op sturen heeft opgelopen, maar zijn rijbewijs niet of laattijdig binnenbrengt, kan de politie dat vandaag de dag niet zien.

Daarom is het heel belangrijk dat de uitrol van de rijbewijzendatabank, de databank Mercurius, wordt gefinaliseerd zodat realtime-informatie beschikbaar is voor de politiediensten.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de timing en de operationalisering van de databank? U bent daarvoor uiteraard niet alleen bevoegd, maar als minister van Mobiliteit is het belangrijk om mee aan de kar te trekken.

Zullen onmiddellijke intrekkingen zoals bepaald in hoofdstuk 8 van de Wegverkeerswet worden opgenomen in die databank?

Zullen ook de tijdelijke rijverboden van enkele uren na de vaststelling van het rijden onder invloed of drugs zoals bepaald in hoofdstuk 9 en 9bis van de Wegverkeerswet in *real time* worden opgenomen in de databank?

Als het antwoord op beide vragen negatief is, waarom gebeurt dat niet?

La **présidente**: Monsieur le ministre, je n'étais pas là parce que j'interpellais dans une autre commission, mais je voulais évidemment vous souhaiter la bienvenue dans cette commission et beaucoup de succès dans l'ensemble des travaux. Vous connaissez très bien cette commission et vous savez qu'elle est intense, avec des sujets brûlants mais très importants pour la société et pour les enjeux de la mobilité de demain.

Je vais immédiatement remercier le ministre pour avoir décidé de maintenir le rythme de Mme Galant, c'est-à-dire de venir tous les quinze jours répondre aux questions - ce n'est pas le cas de tous les ministres de ce gouvernement -, même si nous aurons une discussion autour des questions.

Bienvenue dans cette commission! Je pense que le travail sera intense. Je vous cède immédiatement la parole pour répondre à nos deux collègues.

02.03 François Bellot, ministre: Merci, madame la présidente. Messieurs Foret et Van den Bergh,

l'échange de données existe déjà depuis la fondation de la banque-carrefour des permis de conduire par la loi du 14 avril 2011. Cet échange est pour l'instant opérationnel en ce qui concerne les données provenant du Registre national, les résultats d'examens provenant du GOCA et les données concernant le permis de conduire lui-même.

Le projet Mercurius a pour but l'échange électronique de données provenant de la justice et de la police pour la déchéance du droit de conduire, le retrait immédiat et l'interdiction temporaire de conduite.

De gegevens betreffende het verval van het recht tot sturen behoren tot de bevoegdheid van de FOD Justitie. Op dit ogenblik worden er door Justitie geen gegevens elektronisch doorgestuurd naar de Kruispuntbank.

Het project-Mercurius beoogt deze elektronische uitwisseling. Op dit ogenblik is de analysefase bijna afgerond. Binnenkort kunnen de technische werkgroepen van start gaan.

Zodra deze IT-ontwikkelingen afgerond zijn, zal via een enkele raadpleging de actuele status van een rijbewijs kunnen worden opgevraagd. De beoogde datum voor de inproductiestelling van het Mercuriusproject wordt geraamd op eind 2016.

Pour l'instant, le SPF Mobilité a déjà mis à disposition un service internet permettant de demander en temps réel toutes les données concernant le permis de conduire (catégorie, validité, limitation, par exemple pour des raisons médicales).

La banque-carrefour des permis de conduire contient déjà toutes les données concernant le permis de conduire. Après la mise en production des liens avec la justice et la police, le statut actuel d'un permis de conduire pourra, par simple demande et en temps réel, être demandé par toutes les parties intéressées, les services de contrôle, l'administration communale et la justice.

Wat de vraag van de heer Van den Bergh betreft, de onmiddellijke intrekking, zoals bepaald in hoofdstuk 8, en ook het tijdelijk rijverbod na de vaststelling van rijden onder invloed van alcohol en drugs, zoals bepaald in de hoofdstukken 9 en 9bis van de Wegverkeerswet, zullen in *real time* worden opgenomen in de databank.

Wat betreft de vraag van mevrouw Dumery over het rijbewijs, kan ik het volgende antwoorden. Een gegevensinzameling die toelaat de houder van een Belgisch rijbewijs, aangegeven met vrijstelling van het theoretisch en praktisch examen, en de houder van een erkend vreemd rijbewijs te onderscheiden van andere houders van een Belgisch rijbewijs behoort mijns inziens niet tot de wettelijk voorziene doeleinden van de Kruispuntbank van de Rijbewijzen, zoals bepaald in artikel 6, eerste lid van de wet van 14 april 2011 houdende diverse bepalingen.

02.04 Gilles Foret (MR): Merci, monsieur le ministre. Je ne doute pas que vous pèserez de tout votre pragmatisme pour faire en sorte que l'amélioration et l'efficacité notamment de la consultation des bases de données entre elles deviennent une réalité pour les agents de terrain. Nous aurons l'occasion de constater l'évolution des choses. On sait bien que ce dossier n'est pas évident, parce qu'il est transversal et qu'il concerne beaucoup de services et différents niveaux de pouvoir.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik sluit mij aan bij de woorden van collega Foret. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Het lijkt mij heel belangrijk om de doelstelling om eind 2016 over operationele realtime-databanken te beschikken, strikt te halen.

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

03 Questions jointes de

- **M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle procédure d'atterrissage vers la piste 07L à Brussels Airport" (n° 10363)**

- **Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intensification du survol de Bruxelles" (n° 10636)**

- **M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des**

Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle procédure d'atterrissage vers la piste 07L à Brussels Airport" (n° 10847)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe aanvlieprocedure voor baan 07L op Brussels Airport" (nr. 10363)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal vluchten boven Brussel" (nr. 10636)

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe procedure voor de landing op baan 07L van Brussels Airport" (nr. 10847)

03.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je voudrais souligner le caractère constructif du nouveau ministre. Auparavant, nous pouvions poser des questions auxquelles nous n'avions pas de réponse. Maintenant, M. le ministre répond aux questions que nous n'avons même pas eu le temps de poser.

La **présidente**: C'est une bonne méthode pour éviter les questions. La parole est M. Hellings.

03.02 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la présidente, à mon tour de souhaiter la bienvenue au nouveau ministre, que je connais bien. Je connais son sérieux et sa compétence. C'est rassurant pour Ecolo sur les dossiers extrêmement brûlants que le ministre va devoir gérer. Je voulais également souligner son caractère extrêmement convivial qui pourra probablement aider dans la résolution des dossiers qu'il a sur la planche pour les mois qui viennent.

Le Vif/L'Express a révélé que votre prédécesseure avait donné pour instruction à Belgocontrol d'instaurer une nouvelle procédure d'approche pour les atterrissages en piste 07L. Cette nouvelle procédure, dite RNP (pour Required Navigation Performance – par satellites) remplacerait l'approche actuelle en VOR (VHF Omnidirectional Range), c'est-à-dire au moyen de balises visuelles.

Cette procédure augmentera donc la sécurité. Les travaux qui seront réalisés cet été sur les pistes 01-19 et qui les rendront indisponibles servent de prétexte à la mise en œuvre de cette procédure. Celle-ci devrait donc en toute logique être temporaire et publiée sous forme de NOTAM. Pourtant, il semble qu'elle ne sera pas limitée à la durée des travaux.

Il apparaît que cette nouvelle procédure, désormais coulée dans le marbre, est taillée sur mesure pour Brussels Airport. En effet, elle permettra de généraliser l'usage parallèle des pistes et donc d'augmenter la capacité commerciale de l'aéroport!

Vous n'ignorez pas que la Région de Bruxelles-Capitale s'est toujours opposée au placement d'un système de guidage au sol (ILS) en piste 07. L'approche VOR actuelle permet en effet de limiter l'usage des pistes 07 pour les atterrissages. Avec la technologie RNP, plus récente, ce verrou sautera. Ceci est totalement contraire aux intérêts des riverains du nord de Bruxelles et des communes flamandes situées sur sa périphérie immédiate. Belgocontrol déplace ainsi des nuisances de l'Oostrand vers le Noordrand et les communes du centre de Bruxelles. Ainsi, un problème se déplace et rien n'est réglé structurellement.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que Mme Galant, avant son départ dans les conditions que l'on connaît, a envoyé à Belgocontrol l'instruction de mettre en place la procédure RPN pour les atterrissages en piste 07L? Si oui, quand?

Celle-ci fera-t-elle l'objet d'une évaluation des incidences environnementales, conformément à l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014, le fameux moratoire?

L'utilisation de cette procédure sera-t-elle temporaire (limitée à la durée des travaux en pistes 01-19)? L'instruction est-elle une Aeronautical Information Package (AIP) "SUP" ou une AIP "AMDT"? L'AIP SUP est temporaire, tandis que l'AIP AMDT est permanente.

Au-delà de ces mesures ponctuelles, quand envisagez-vous de nous présenter le plan général promis depuis de longs mois par votre prédécesseure?

03.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je ne répéterai pas ce que mon collègue a dit, ni ce qui était écrit dans les pages du *Vif*.

Avec cette nouvelle route intensément utilisée, ce sont les communes les plus peuplées de Bruxelles qui sont survolées. Si cette information se confirme, il faudrait faire en sorte que cette "route Galant", comme disent les Bruxellois, ne devienne pas une "route Bellot".

Votre prédécesseure avait-elle donné son accord à une utilisation accrue de la piste 07L pour les atterrissages? Comme l'a rappelé mon collègue, nous ne voulons pas d'un nouveau système de guidage. Dans la négative, pouvez-vous nous garantir qu'il n'y aura pas d'augmentation des atterrissages via cette piste 07L?

Est-il exact que les experts de la Direction générale Transport aérien (DGTA) ont informé Mme Galant que cette nouvelle trajectoire tombe sous le coup de la loi de 2006 qui prévoit une enquête publique et une étude d'incidences pour l'utilisation intensive de cette piste?

Avez-vous mené une concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale et avec les associations de riverains au sujet de cette piste?

Bien évidemment, ces questions ne vous étaient pas directement destinées, monsieur le ministre, mais le cabinet étant présent, il pourra nous répondre.

03.04 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, l'instruction pour des procédures d'approche RNP ou PBN en piste 07 a été donnée le 15 mars 2016 dans le cadre d'importants travaux de réfection entrepris à l'aéroport de Bruxelles sur la piste 01. Ces travaux sont effectués avec une fréquence de 15 ans: 5 ans pour le revêtement de couche d'usure, 15 ans quand cela se situe en profondeur.

Les procédures d'approche RNP en piste 07L, à l'aéroport de Bruxelles, seront appliquées pendant la période de travaux et de rénovation des pistes 01-19. Concernant ces procédures d'approche, il ne s'agit pas d'une nouvelle route, mais bien de l'application d'une nouvelle technologie, sur un axe d'atterrissage déjà existant. SRA 07L est déjà utilisé. Les procédures ne relèvent pas de la loi de 2006. La DGTA estime également qu'il n'y a pas besoin de recourir à une évaluation d'incidence environnementale, ni à des concertations poussées vu le caractère provisoire de la situation.

Tout cela doit être considéré, bien entendu, dans le cadre de l'établissement du plan de survol de Bruxelles et des différents épisodes du passé. J'ai dit que je ne parlerais pas trop du passé. Mais, à chaque ministre, il y a eu une route. Vous dites qu'il y a la route "Bellot". Je peux vous en rappeler d'autres!

03.05 Karine Lalieux (PS): Non, il n'y a pas encore de route "Bellot", monsieur le ministre, ne vous inquiétez pas! Il ne faudrait pas qu'il y en ait une!

03.06 François Bellot, ministre: Il n'y en aura peut-être pas. Je n'en sais rien. Mais en tout cas, c'est le caractère provisoire lié aux travaux qui, en rien, ne trouve une justification politique.

Concernant le plan de survol, c'est simplement une règle technique, sachant que la technologie en question permet de beaucoup mieux guider les avions. Elle se trouve sur la piste 25R.

03.07 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. J'ai bien retenu le mot que vous avez utilisé. C'est une route utilisée pendant la période des travaux. J'entends bien que c'est temporaire. Comme je vous ai pris de court, je vous reposerai la question précise de savoir si c'était une AIP SUP ou une AIP AMDT. Une AIP est temporaire et a donc une durée déterminée. J'espère que c'est ce type d'instruction que la ministre a donnée à l'époque à Belgocontrol et non pas une AIP AMDT, ce qui voudrait dire que la route existe et ce, pour toujours.

L'enjeu est évidemment que la technologie permette d'intensifier l'usage d'une piste qui, aujourd'hui, à cause de l'absence de cette technologie, n'est pas utilisée. Mais la conséquence, c'est que, si on intensifie l'usage de cette piste, 300 000 Bruxellois, habitants du nord de Bruxelles risquent d'être impactés. Il s'agit donc de pouvoir utiliser cette piste temporairement et non pas définitivement, ce qui pourrait causer des problèmes de santé publique et des mobilisations citoyennes dont vous devez absolument vous passer dans ce dossier. Il s'agit de trouver des solutions structurelles pour chacun. On ne déplace pas les poubelles; on les

recycle!

03.08 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, j'entends bien le caractère provisoire de la mesure. Vous parlez de travaux d'une durée de 5 à 15 ans. C'est une longue période. Je voudrais dès lors aussi connaître la planification des travaux pour savoir à quelle fréquence cette piste sera utilisée pour l'atterrissage. Je déposerai une question écrite à cet effet.

03.09 François Bellot, ministre: Madame Lalieux, je pense que vous ne m'avez pas bien compris. Je me suis renseigné sur les travaux et il m'a été dit que, tous les 5 ans, la couche d'usure de la piste devait être renouvelée; c'est une durée moins longue. En l'occurrence, c'est un entretien des 15 ans, m'a-t-on dit. Il faut quasiment enlever toutes les couches d'usure et les remplacer. En principe, les travaux durent un été, soit deux mois et quelques jours en fonction des conditions météo.

03.10 Karine Lalieux (PS): Deux mois, effectivement. Il y a donc toujours cette date butoir du mois de juin fixée par la directive européenne. Il faudrait que le SPF Mobilité réalise une analyse juridique exacte pour déterminer si la situation sera ou non figée si vous n'amenez pas un projet de loi sur les procédures de vol avant cette échéance.

Différents scénarios circulent. Il est temps de connaître l'avis du gouvernement – puisque vous n'obtiendrez pas la possibilité d'avoir un projet de loi d'ici à juin (première et deuxième lectures et concertation avec les Régions) – sur le fait de savoir si oui ou non cette directive bloquera la situation. Il est très important pour ce parlement de le savoir.

03.11 François Bellot, ministre: Madame Lalieux, un petit élément de correction, parce que je veux être exact sur la périodicité des entretiens: le gros entretien en profondeur c'est après 30 ans, et non 15 ans.

03.12 Karine Lalieux (PS): Puis-je vous demander de faire parvenir à tous les membres de la commission l'analyse juridique que pourrait réaliser le SPF Mobilité concernant l'application de la directive européenne qui fixe l'échéance à juin 2016?

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

La **présidente:** Les questions n^{os} 10686, 10689 et 10918 de M. Stefaan Van Hecke sont transformées en questions écrites. Les questions n^{os} 10695 et 10697 de Mme Caroline Cassart-Mailleux tombent.

04 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les réserves foncières des opérateurs ferroviaires" (n° 10721)

04 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onbenutte gronden van de spoorwegoperatoren" (nr. 10721)

04.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue. Je me félicite de ce que vous veniez d'une région rurale. Je pense que nous avons des préoccupations similaires. J'espère que nous pourrions bien travailler et faire en sorte que les zones rurales ne soient pas trop pénalisées.

Cette question a été introduite avant votre entrée en fonction. Je ne sais pas si vous avez pu prendre connaissance du courrier qui a été adressé à votre prédécesseure par l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW).

Je cite: "Il nous semble que les opérateurs ferroviaires disposent de réserves foncières importantes, parfois non utilisées, notamment aux abords des gares et en centres urbains ou en agglomérations. Ces réserves foncières, dans la perspective de la densification des zones agglomérées et du bon aménagement des quartiers de gares et urbains, devraient pouvoir être mobilisées activement et rapidement. Nous demandons donc au gouvernement fédéral et aux sociétés ferroviaires de dresser un inventaire des terrains non utilisés, afin de pouvoir déterminer leur devenir, en concertation avec les pouvoirs locaux, sans mettre en péril l'exploitation ferroviaire ou les développements futurs du rail. Des mécanismes de cession à titre gratuit ou

de mise en œuvre d'un droit de préemption devraient être envisagés ou, à tout le moins, un mécanisme de régulation des prix des terrains devrait être construit, afin d'assurer que les mobilisations foncières puissent être réalisées par les communes dans des conditions acceptables".

Monsieur le ministre, avez-vous répondu à ce courrier de l'UVCW? Si oui, quels étaient les éléments de votre réponse? Allez-vous établir un inventaire des terrains non utilisés? Allez-vous vous concerter avec les pouvoirs locaux ou demander au groupe SNCB de le faire, afin de déterminer le devenir de ces réserves foncières comme le demande l'UVCW? Des mécanismes de cession à titre gratuit ou la mise en œuvre d'un droit de préemption sont-ils envisagés?

04.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chère collègue, je tiens tout d'abord à vous remercier pour votre message d'accueil.

Cela dit, suite à la réception du courrier, la SNCB a pris contact avec l'UVCW en vue d'une rencontre permettant d'entendre quelles sont ses priorités pour le futur, de détailler le contenu de ses demandes et attentes. L'objectif est d'avoir une approche globale de sa vision vis-à-vis notamment des communes. Mais, à ce jour, la réunion n'a pas encore eu lieu.

De manière générale, la SNCB met régulièrement en vente une série de biens immobiliers qui ne servent plus au regard de ses besoins actuels et futurs. Ces biens sont mis en vente moyennant le respect du principe de bonne administration (publicité, équité, transparence).

En revanche, Infrabel ne dispose pas de terrains pouvant être considérés comme non utiles. Les terrains d'Infrabel qui ne semblent pas être utilisés remplissent souvent une fonction liée à la sécurité. Je pense ici notamment aux zones de dégagement, d'évacuation, d'intervention, aux zones de stockage pour des opérations ferroviaires ou encore qui ont un caractère stratégique pour un éventuel futur développement du réseau ferroviaire.

La SNCB s'inscrit dans une politique de valorisation dynamique et concertée avec les autorités locales, provinciales, régionales et fédérales. Dans de nombreux cas, la SNCB a d'ailleurs élaboré, avec les différents acteurs publics, des plans d'urbanisation de ses sites de gares, comme cela a été le cas pour Namur, Leuven, Charleroi, etc. Sont souvent ici concernées les grandes villes.

Sur la base de ces plans, du potentiel et des contraintes locales, la valeur des différents biens est estimée. Il n'y a jamais de cession gratuite.

04.03 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse précise.

Je suppose que des informations nous seront communiquées par l'UVCW quant aux résultats de sa rencontre avec la SNCB. Si tel n'est pas le cas, je ne manquerai pas de revenir vers vous pour vous interroger à ce sujet.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le dossier financier et technique du RER" (n° 10664)

05 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het financiële en technische dossier van het GEN" (nr. 10664)

05.01 Karine Lalieux (PS): Le gouvernement l'a rappelé et le premier ministre lui-même l'a fait plusieurs fois, que ce soit en séance plénière ou en commission, le RER – wallon en l'occurrence – est une priorité pour ce gouvernement et notamment sa mise à quatre voies, qui serait bien réalisée comme prévu dans la convention.

Votre prédécesseure nous avait également affirmé vouloir rapidement déposer sur la table du gouvernement un dossier complet, tant technique que financier. Nous espérons qu'un dossier soit remis au gouvernement dans le cadre de l'ajustement budgétaire - puisque c'est à ce moment-là qu'il faut demander de l'argent - et qu'il soit relayé au parlement. Nous n'avons rien vu venir lors de cet ajustement budgétaire.

Par contre, les chantiers restent totalement à l'arrêt! Rien ne bouge, rien n'avance, et ce n'est clairement pas qu'une question de permis. Il est temps de prendre ce dossier à bras-le-corps.

Pour votre information, monsieur le ministre, j'avais fait une proposition constructive à la majorité, visant à mettre en place un monitoring bimestriel concernant notamment l'état d'avancement des travaux et l'évolution du fonds RER. Il ne s'agissait pas d'une commission spéciale, cela aurait eu lieu ici en commission de l'Infrastructure, tous les deux mois, avec la Cellule RER de la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité, afin de faire un débriefing de l'état d'avancement du RER tant sur le plan des travaux que financier, puisqu'il s'agit d'un dossier prioritaire pour l'ensemble de ce parlement.

Cette motion a été rejetée par la majorité, mais le ministre peut encore décider de la mettre en oeuvre.

Monsieur le ministre, quand allez-vous présenter au gouvernement et aux parlementaires le dossier de financement et le calendrier des travaux du RER? Allez-vous proposer de votre propre chef la mise en place de ce monitoring bimestriel, afin de faire preuve de transparence sur ce dossier fondamental qui intéresse de nombreux citoyens, navetteurs, qu'ils soient wallons, bruxellois ou flamands?

05.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, la finalisation complète du RER par sa mise à quatre voies est une priorité du gouvernement, comme vous le mentionnez dans votre question.

Comme cela a été largement discuté au sein de cette commission, le solde des moyens du fonds RER n'est pas suffisant pour finaliser cette mise à quatre voies. Cette situation est connue depuis des années, notamment de mes prédécesseurs. Les raisons en ont déjà été discutées. Principalement, le manque de moyens résulte des retards dans les permis octroyés, des nombreux recours, de l'inflation des prix de la construction et des travaux qui n'avaient pas été budgétés en réponse aux exigences locales, souvent relayées par les communes, dans le cadre de la délivrance des permis. Le fonds RER devrait ainsi être épuisé totalement en 2019, comme l'annonçaient d'ailleurs les documents qui accompagnaient le PPI 2013-2025.

Afin de pérenniser la source de financement de ces travaux et sur base des dernières visites de chantiers, mon cabinet réalise un état des lieux précis de tous les travaux à réaliser et examine toutes les pistes possibles de financement belge et européen.

Je présenterai une solution globale dans les prochaines semaines au Conseil des ministres. Cette solution sera intégrée dans le prochain plan pluriannuel d'investissements. Mon cabinet a des réunions, très régulièrement, avec des équipes de la SNCB, d'Infrabel et de TUC RAIL dans ce dossier.

Dès que le Conseil des ministres aura donné son approbation, je présenterai le planning complet au parlement, comme cela avait été discuté au sein de notre commission. Voilà, madame la présidente, les éléments que je pouvais transmettre à ce jour.

05.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Certes, l'historique du dossier est clair et connu. De plus, la Cour des comptes va travailler à ce dossier. Nous disposons déjà d'éléments dans le précédent rapport de la Cour des comptes sur la mission de service public de la SNCB. Mais il importe effectivement de passer de l'historique à l'action sur le terrain.

Un état des lieux précis, c'est bien, mais je suis étonnée d'apprendre qu'un cabinet devra établir un état des lieux. Il me semble qu'une cellule RER a été installée grâce à la sixième réforme de l'État et que des techniciens sont sur le terrain. C'est bien le cabinet qui doit faire un état des lieux précis, d'après ce que j'ai entendu. Je pense que des techniciens sont suffisants, mais si les cabinets aident, c'est tant mieux!

Quant aux pistes européennes, l'appel à projets européen est finalisé, puisque le gouvernement a rentré une série de projets. J'espère vraiment que dans les prochaines semaines et en tout cas avant l'été, vous viendrez avec des projets précis et que nous n'attendrons pas la finalisation du débat sur le PPI pour obtenir la finalisation du plan RER. Sinon, je crains que ce projet ne prenne encore de nombreux mois de retard.

J'espère que le RER sera, à un moment donné, sorti du PPI pour former, comme c'était le cas auparavant, le fonds RER avec des investissements particuliers et non intégré dans une grande négociation PPI mais dans une négociation RER uniquement, car c'est une priorité pour ce gouvernement. Battez-vous pour cela et

nous vous soutiendrons!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. Benoit Hellings** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions de travail des inspecteurs du service Sûreté de l'aviation civile de la DGTA" (n° 10849)

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions de travail et le statut des inspecteurs aéroportuaires" (n° 10924)

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkomstandigheden van de inspecteurs van de dienst Luchtvaartbeveiliging van het DGLV" (nr. 10849)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkomstandigheden en het statuut van de luchthaveninspecteurs" (nr. 10924)

06.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, une subdivision du SPF Mobilité, la DGTA-Sûreté, est le seul service qui s'occupe au niveau fédéral de la sûreté de l'aviation civile avec l'Agence nationale de sécurité qui, quant à elle, est responsable pour les vérifications d'antécédents en vue de l'obtention de patches d'accréditation à l'aéroport.

C'est à ce titre que la DGTA-Sûreté, sur laquelle vous exercez désormais la tutelle, est désignée comme étant l'autorité compétente vis-à-vis des partenaires étrangers de la Belgique en matière de sûreté. On pense à l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Conférence européenne de l'aviation civile mais surtout et évidemment la Commission européenne qui rend régulièrement des rapports sur l'application par les États membres du règlement européen de 2008 sur la sûreté dans les aéroports, rapport qui a fait grand bruit dans ces murs, vous vous en souvenez.

Dans le débat politique qui a provoqué la démission de votre prédécesseure, il est apparu que, malgré un contexte sécuritaire et géopolitique pourtant extrêmement difficile, cette subdivision de votre administration était insuffisamment pourvue en personnel, à tel point que celui-ci est incapable d'effectuer le nombre d'inspections requises par le règlement européen de 2008 dont je viens de parler. Les conditions de travail de ce même personnel semblent légalement compromettre l'efficacité de son travail.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes. Premièrement, pouvez-vous me préciser combien d'inspecteurs compte aujourd'hui la DGTA-Sûreté? À combien d'engagements pensez-vous pouvoir procéder dans un avenir proche? Deuxièmement, envisagez-vous de prendre des mesures législatives visant à renforcer la capacité de ces inspecteurs à faire valoir leur pouvoir coercitif, donc de capacité pénale? Enfin, la DGTA-Sûreté dispose-t-elle d'un local dans l'aéroport de plus en plus fréquenté de Charleroi? Si oui, depuis quand? Si non, pourquoi?

06.02 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ook ik wil u opnieuw welkom heten in dit huis, wellicht een beetje het huis van vertrouwen voor u.

Mijnheer de minister, mijn vragen sluiten aan bij die van collega Hellings. Sinds de privatisering van Brussels Airport Company in 2004 is er op het terrein toch nog vrij grote onduidelijkheid omtrent het statuut en de werkwijze van de luchthaveninspecteurs.

Gedurende een aantal jaren werd er actie gevoerd door het gemeenschappelijk vakbondsfront van de ACLVB en het ACOD. Zij hebben meermaals aangekaart dat er een probleem is aangaande de werking en de bevoegdheden van de mensen van het DGLV. Zij hebben eigenlijk nooit een zekere respons gekregen. Hun kritiek is voornamelijk dat de commerciële belangen van Brussels Airport Company zich blijkbaar inmengen met de uitvoering van de taken en dat de veiligheidstaken ondergeschikt worden aan die commerciële belangen.

Tijdens het kerstakkoord van 22 december 2015 kondigde de regering een nieuw veiligheidskorps aan, in

het kader van het opdoeken van de terreurcel in Verviers. Blijkbaar zouden er mensen gedetacheerd worden van Brussels Airport Company naar een nieuw veiligheidskorps. Het was onduidelijk van waar betrokkenen zouden komen en over hoeveel personen het zou gaan.

Mijn concrete vragen zijn de volgende.

Hoeveel veiligheidsinspecteurs telt het DGLV momenteel?

Welk statuut hebben de 35 tot 40 veiligheidsinspecteurs die zouden aangenomen zijn om naar het veiligheidskorps te gaan? Is dat voldoende? Van waar komen zij en waar gaan zij naartoe? Welk statuut hebben zij? Wat is de datum van hun indiensttreding?

De bonden hebben reeds verschillende brieven geschreven naar uw voorganger en naar de hele regering om duidelijkheid te krijgen over de interpretatie van de wetgeving en hun statuut. Welke initiatieven zult u nemen?

Welke visie hanteert u met betrekking tot de uitvoering van die veiligheidstaken?

06.03 François Bellot, ministre: Messieurs Hellings et Geerts, je pense que le volet sûreté, sécurité est abordé dans deux ou trois questions. Pour éviter les redites, je vais préciser un certain nombre de choses à l'occasion de cette question et j'aborderai un autre aspect pour les questions suivantes, dont celle de M. Maingain. Il aurait peut-être été utile de les regrouper.

Actuellement, le service Sûreté de la DGTA emploie six inspecteurs sur un total de neuf collaborateurs. Un inspecteur supplémentaire est prévu dans le plan de personnel 2015 et sera recruté en 2016. La DGTA et ses inspecteurs sont responsables pour assurer le contrôle et la surveillance en matière de sûreté aérienne dans la zone dite "airside" et non pas dans la zone publique.

Dans ma réponse à M. Maingain, j'apporterai des précisions pour bien faire comprendre la différence entre la sécurité et la sûreté.

C'est ainsi qu'ils sont compétents pour le contrôle de l'application des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation civile. Ils sont également responsables de l'agrément des fournisseurs habilités d'approvisionnement de bord, des agents habilités et des chargeurs connus.

En ce qui concerne les domaines d'attention en termes de sûreté, la DGTA veille surtout aux aspects suivants. Je rappelle qu'il s'agit toujours de la zone "airside", à savoir côté pistes. Il y a une barrière. C'est étanche sauf les endroits de contrôle des personnes, des bagages etc.

La DGTA veille donc aux aspects suivants: la sûreté des aéroports qui comprend les aspects de sûreté dans le cadre d'un projet d'aéroport, le périmètre et les dispositions, le contrôle des accès, côté pistes, pour les personnes (badges) et pour les véhicules (laissez-passer), les inspections, filtrage des passagers, du personnel, des véhicules, des bagages de cabine, des bagages en soute, par exemple le PBR, le *screening* au niveau du Connector et du *baggage make-up area*.

Le deuxième grand volet de la sûreté est celui de la sûreté des aéronefs: la fouille des avions avant leur départ et la protection des aéronefs contre tout accès non autorisé, la fermeture des portes, l'éloignement des échelles, les contrôles d'inconnus quand les avions sont stationnés.

Ten derde, de beveiliging van vracht, cargo en post.

Ten vierde, de beveiliging van vluchtbenodigdheden, bijvoorbeeld *duty free* en catering, en van luchthavenbenodigdheden, zoals de taxfreeshops en de drankautomaten na de screening in de connector op Brussels Airport.

Ten vijfde, op de beveiligingsmaatregelen tijdens de vluchtopleiding van piloten en crew, om wederrechtelijke daden tijdens de vlucht te voorkomen, en het verbod om wapens mee te nemen aan boord.

Ten zesde, de werving en opleiding van personeel dat beveiliging onderzoekt en toegangscontroles of andere beveiligingscontroles uitvoert.

7. Les équipements de sûreté, le contrôle de la mise en œuvre des équipements certifiés; par exemple, la vérification de la mise en place des appareils à rayons X, des portiques détecteurs de métaux et des chiens détecteurs d'explosifs.

Ces missions sont encadrées par les règlements européens. Le cadre n'est pas purement belge, mais européen, donc international. Les règlements n° 300/2008 et n° 185/2010 sont traduits en législation belge par la loi du 27 juin 1937 et l'arrêté royal du 3 mai 1991. Un arrêté royal élargissant le mandat de ces inspecteurs a été envoyé aux Régions pour avis avant sa publication toute prochaine.

Het DGLV is ook de bevoegde autoriteit voor de beveiliging van de luchtvaart en houdt in dat verband toezicht op de volgende aspecten.

L'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, le service "aéroport" et le service "environnement", l'aménagement des aéroports et des aérodromes - lors de leur conception, bien entendu -, Belgocontrol et les licences des contrôleurs aériens, les services aériens et les Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services, les routes de vol, le service "espace aérien", les compagnies aériennes, le service des opérations, les licences de pilotes ainsi que leur aptitude médicale et celle des contrôleurs aériens, la maintenance des aéronefs pour le service technique. D'autres inspecteurs et membres de la DGTA travaillent à la sécurité aérienne, mais je ne vais pas m'étendre sur leurs compétences, étant donné qu'elles ne font pas l'objet de votre question.

Une autre confusion est possible. Les inspecteurs membres du personnel de BAC, chargés de la supervision des agents de gardiennage - comme ceux de G4S -, sont au nombre de cinquante-sept plus dix, ces derniers étant des *chief inspectors*. Ce sont donc deux catégories distinctes d'inspecteurs.

Le statut de ces personnes, rendu hybride après la réforme des polices de 2001, fait actuellement l'objet d'une réflexion en collaboration avec mon collègue de l'Intérieur, mais aussi de concertations syndicales régulières. Ces discussions s'inscrivent aussi dans la volonté d'instituer une direction de surveillance et de protection au sein de la police fédérale. Leur nouveau statut pourrait conduire ces inspecteurs à rejoindre soit la DGTA soit la police fédérale. Ils pourraient aussi être maintenus chez BAC. Ces discussions sont toujours en cours. Je veillerai à boucler ce dossier.

06.04 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous ne m'avez pas répondu à propos de la présence d'un local de la DGTA à Charleroi.

06.05 **François Bellot**, ministre: Monsieur Hellings, je ne dispose pas d'informations à ce sujet.

La **présidente**: M. le ministre vous répondra ultérieurement, monsieur Hellings.

06.06 **François Bellot**, ministre: Vous me reposerez une question, si vous le voulez.

La **présidente**: Juste sur Charleroi!

06.07 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'avais compris, bien avant que n'éclate l'affaire Galant, qu'il existait une différence entre sûreté et sécurité. La tutelle que vous exercez sur la DGTA vise à ce que des individus et des véhicules ne représentent pas un danger dans la zone située après le contrôle. Les inspecteurs de ce service mettent tout en œuvre pour éviter le moindre risque dans cette zone. J'en suis tout à fait conscient.

Dans le rapport de 2015 de la Commission européenne qui a été dévoilé, il est indiqué que, sur une douzaine d'éléments analysés, la Belgique ne se conforme pas aux normes dans neuf cas et qu'elle connaît des déficiences sévères dans cinq cas.

Vous nous annoncez aujourd'hui que six inspecteurs sont chargés d'appliquer ce règlement. Très bien. Un agent supplémentaire a été engagé. J'espère que la DGTA n'est pas en sous-effectif, de sorte que, dans le prochain rapport de la Commission européenne, la Belgique soit enfin conforme. C'est évidemment nécessaire pour la réputation de notre pays, mais surtout pour la sûreté – et j'ai bien dit: la sûreté – dès qu'un passager franchit la partie contrôlée. Actuellement, ce n'est pas le cas. Il s'agira donc de tout mettre en œuvre pour que ce le soit, y compris en termes d'engagement de personnel.

06.08 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik moet toegeven dat toen ik mijn vraag opstelde, ik ook vaak heb moeten kijken naar het verschil tussen *sûreté* enerzijds en *sécurité* anderzijds, tussen beveiliging en veiligheid. Ik heb geprobeerd om dat onderscheid te maken, want dat is niet evident in het kader van de bevoegdheidsverdeling.

Ik blijf een beetje op mijn honger zitten. Een van de fundamentele kritieken die ik heb vernomen van mensen op de werkvloer, is dat het beveiligingspersoneel, dus zij die instaan voor de *sûreté*, onvoldoende onafhankelijk zouden zijn. Immers, vanuit Brussels Airport Company, dat de wedden van het beveiligingspersoneel gedeeltelijk betaalt, kan er vanwege commerciële belangen een aantal controles niet plaatsvinden.

U spreekt over de *mise en oeuvre* en dergelijke. Welnu, op het terrein blijkt, dat er zich daarmee problemen voordoen, in die zin dat er wel processen-verbaal worden opgesteld, maar dat deze niet gecontroleerd worden, laat staan nageleefd, vanwege commerciële belangen.

Ik vernoem nog een tweede element. In het eerste akkoord besloot de regering om 35 tot 40 mensen bijkomend aan te werven voor de beveiliging, *la sécurité*. Uit uw antwoord kan ik niet opmaken of dat op het terrein al gerealiseerd is.

Een derde element, tot slot. U sprak bijvoorbeeld over 57 agenten van G4S, een private bewakingsfirma. Ik neem aan dat die agenten werken onder het statuut van de wet-Tobback over veiligheidsagenten. Het is mij onduidelijk welke bevoegdheden die agenten precies hebben.

Ik zal daarover een bijkomende vraag indienen, want een en ander is nogal technisch.

La **présidente**: Une question complémentaire sera posée par notre collègue.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 **Question de M. David Clarinval au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les propositions de la FEB en matière de mobilité" (n° 10727)**

07 **Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstellen van het VBO op het stuk van mobiliteit" (nr. 10727)**

07.01 **David Clarinval** (MR): Monsieur le ministre, cette question était prévue pour votre prédécesseure, mais je ne doute pas que vous aurez à cœur d'y répondre puisque vous connaissez particulièrement la problématique de la ruralité.

Au début du mois de mars, la FEB a remis à votre prédécesseure ainsi qu'aux ministres-présidents des Régions et aux présidents de parti une étude comprenant diverses propositions en matière de mobilité. Parmi ces propositions, je note un grand nombre de propositions intelligentes qui permettent de repenser la mobilité de manière moderne: permettre les livraisons de nuit pour les commerces dans certains centres urbains, augmenter la flexibilité des horaires de travail, favoriser le télétravail, multiplier les parkings de dissuasion, permettre une utilisation plus efficace de la SNCB mieux coordonnée avec les autres moyens de transports, etc.

En revanche, une autre mesure suggérée par la FEB me semble inadmissible: le remplacement des taxes de mise en circulation (à l'achat) et de circulation (taxe annuelle) par une taxe kilométrique variable selon différents critères tels que le caractère polluant, l'heure et le lieu de circulation ou encore le type de route. L'adoption de cette mesure serait une véritable catastrophe pour les automobilistes des zones rurales qui sont amenés à effectuer de nombreux kilomètres chaque jour pour se rendre au travail ou accéder à des facilités tels que les commerces, les administrations, les gares, etc., éloignés de leurs domiciles.

Votre prédécesseure avait déclaré dans *Le Soir* que le constat posé par la FEB rejoignait en de nombreux points le sien. Quel est votre point de vue par rapport à cette étude? Parmi ces mesures, quelles sont celles que vous reprenez en vue d'une future mise en application? Quel avis émettez-vous plus particulièrement

quant à l'idée de cette taxe au kilomètre? Le monde rural est particulièrement sanctionné depuis quelques années: suppression des services de proximité (gares, postes), augmentation des accises sur les carburants, le diesel. La taxe kilométrique serait le coup de grâce pour les travailleurs et résidents ruraux.

07.02 François Bellot, ministre: En guise d'introduction, je tiens à préciser que la mobilité durable est l'une de nos priorités, une priorité que nous devons tous nous assigner. Je tiens également à rappeler que la thématique de la mobilité et des transports se retrouve à tous les niveaux de pouvoir. Le niveau fédéral n'est donc pas compétent pour toutes les mesures proposées par la FEB. Il faut d'ailleurs établir une grille d'analyse et de répartition des compétences en cette matière. Néanmoins, je plaide pour une concertation et une politique cohérente entre les différents niveaux.

Je rejoins la FEB sur la nécessité d'une vision intégrée de la mobilité par la mise en place d'une mobilité durable et performante. Je dois cependant constater que compte tenu de la répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir, mais également de la répartition des compétences au sein d'un même niveau de pouvoir (la mobilité, l'économie, les finances, l'emploi, la concertation sociale), beaucoup de mesures ne relèvent pas totalement ni partiellement de mes départements. Toutefois, certaines propositions de la FEB font ou ont déjà fait l'objet d'études de mon administration. Il en va ainsi de l'idée de simplifier et d'harmoniser la réglementation de manière à permettre à l'employé de choisir de manière flexible les moyens de transport qu'il utilise, en fonction d'un budget déterminé. Il en va de même de la promotion de modes de transport alternatifs. Ainsi, la Belgique devrait se doter prochainement d'un cadre légal adapté, tenant compte des évolutions technologiques des vélos à assistance électrique rapide. Je vais aussi plaider auprès de mon collègue compétent pour les Finances pour renforcer les mesures fiscales afin de promouvoir l'utilisation du vélo et du vélo à assistance électrique.

J'ai également l'intention de poursuivre la mise en place d'une plate-forme d'intermodalité qui devrait permettre aux autorités régionales et fédérales de collaborer avec les sociétés régionales de transport et les chemins de fer à la mise en place de l'intermodalité voulue pour favoriser une mobilité en chaîne, en faisant mieux concorder les divers moyens de transport, et notamment les *pass* comme cela a été instauré à Bruxelles. L'idée est d'avoir un seul ticket de transport pour toute la chaîne de transport.

Le transport ferroviaire joue un rôle central dans la mobilité. Les contrats de gestion, le plan de transport et le plan d'investissement sont des outils pour lesquels une plus grande efficacité est recherchée.

L'introduction éventuelle d'une taxe dite intelligente pour tous les utilisateurs sur certains axes routiers et autoroutiers en fonction du lieu et du créneau horaire relève de la compétence des Régions. Les pays qui l'ont mise en place visent à orienter les usagers de la route vers d'autres modes de transport pour des raisons environnementales (pollution de l'air au niveau local, climat, bruit, congestion). Cette action devrait avant tout viser des objectifs de manière concertée entre les Régions, compte tenu du partage des compétences.

En Allemagne et en Angleterre, par exemple, où les taxes routières intelligentes existent, elles peuvent être appliquées pour l'accès au cœur des villes comme à Berlin ou à Londres. De toute façon, cela devrait à mon sens faire l'objet d'études poussées pour tenir compte des impacts, contraintes et opportunités de transfert du monde routier vers le transport ferré ou vers les bus, en sachant que des alternatives sont peu ou pas présentes dans l'espace rural et donc inconcevables dans ces territoires.

07.03 David Clarinval (MR): Monsieur le ministre, merci pour cette réponse très complète. Je prends bonne note de toutes les mesures mises en place et qui devraient être accentuées pour permettre une politique de mobilité plus durable. En ce qui concerne la taxe dite intelligente, on voit ce que cela donne pour le moment en Région wallonne avec la taxe au kilomètre pour les camions. Je prends bonne note que vous estimez qu'en zone rurale, vu qu'il n'y a pas d'alternative pour le moment, cette formule semble difficile à mettre en place. Je ne doute pas que vous aurez à cœur de veiller à ce qu'en cas de concertation, on n'inscrive pas une telle taxe, particulièrement problématique pour les zones rurales.

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

08 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inschrijven van nieuwe voertuigen als tweedehands" (nr. 10741)

08 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'immatriculation de nouveaux véhicules comme véhicules d'occasion" (n° 10741)

08.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, dit is een blij weerzien. Ik heb u nog gekend als voorzitter van deze commissie.

Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de inschrijving van nieuwe voertuigen die in het buitenland werden vervaardigd, bijvoorbeeld in een buitenlands filiaal van een Belgisch bedrijf, en in ons land worden aangeboden voor de eindcontrole om uiteindelijk afgeleverd te kunnen worden.

Voor die voertuigen is er een probleem. Het KB van 20 juli 2001 stelt een aantal voorwaarden voor de inschrijving van nieuwe voertuigen. Artikel 1.8 bepaalt onder andere dat een nieuw voertuig als volgt wordt gedefinieerd: "een voertuig waarvan het bouwjaar niet ouder is dan twee jaar, een voertuig dat niet meer dan 300 km op de teller heeft en een voertuig dat nog niet werd ingeschreven in België of elders".

Het probleem stelt zich niet zozeer voor personenwagens, die gemakkelijk via speciale opleggers kunnen worden getransporteerd zonder autonoom te moeten rijden, maar wel voor bijvoorbeeld autobussen en autocars. Deze kunnen niet op een oplegger worden getransporteerd, maar moeten zelf het land binnenrijden. Voor dergelijke voertuigen wordt vaak niet voldaan aan de tweede voorwaarde. De afstand is vaak langer dan 300 km.

Bovendien voldoen ze niet aan de derde voorwaarde, namelijk niet ingeschreven zijn. Dergelijke voertuigen moeten immers een transitplaat, een tijdelijke inschrijving, hebben.

Dat probleem doet zich nagenoeg alleen in dit land voor. In Frankrijk bijvoorbeeld is er geen definitie voor "nieuw voertuig". In Luxemburg mag er tot 3 000 km op de teller staan.

Kent u het probleem, mijnheer de minister? Zo ja, overweegt u een aanpassing van het KB van 20 juli 2001 om dergelijke situaties uit de wereld te helpen? Zo ja, in welke zin en wat is de timing?

08.02 Minister François Bellot : Mevrouw de voorzitter, opdat een voertuig bij inschrijving in het Belgisch repertorium als nieuw beschouwd wordt, moet voldaan zijn aan de bepalingen van artikel 1.8 van het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.

Indien een nieuw voertuig werd aangekocht in een andere Europese lidstaat, moet het vervoer naar België worden geregeld met het oog op de inschrijving. Dit kan door middel van een speciaal daarvoor bestemd transportvoertuig of door middel van een handelaarsnummerplaat.

Bij de eerste mogelijkheid wordt het voertuig zonder kentekenplaten op het transport gezet, zodat aan alle voorwaarden van voormeld artikel 1.8 is voldaan om het voertuig als nieuw in te schrijven.

De tweede mogelijkheid laat toe om het voertuig zelf naar België te rijden met handelaarskenteken. Het voertuig dat onder handelaarskenteken rijdt, staat niet ingeschreven en kan als nieuw worden beschouwd bij inschrijving.

Gelet echter op de relatief grote afstand die een nieuw voertuig afkomstig uit een ander Europees land moet afleggen indien het autonoom naar België rijdt, overweeg ik inderdaad om het tweede aspect van artikel 1.8 van voornoemd KB aan te passen voor bepaalde categorieën van voertuigen.

Een dergelijke aanpassing in de reglementering betreffende de inschrijving van voertuigen kan ten vroegste in de loop van 2017 worden ingevoerd.

08.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, uw antwoord is positief omdat u erkent dat er een probleem is en overweegt om de tweede voorwaarde in het KB te wijzigen.

Uw antwoord over de derde voorwaarde, met name de inschrijving, zal ik nog eens bekijken. Mij is immers gezegd dat ook die derde voorwaarde een probleem is.

Ik volg deze aangelegenheid verder op en hoop dat het probleem binnenkort wordt opgelost, vooral voor de

sector van de autobussen en autocars.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 10848)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de incidenten bij de luchtverkeersleider Belgocontrol" (nr. 10902)
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het beheer van Belgocontrol" (nr. 10943)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan luchtverkeersleiders bij Belgocontrol" (nr. 10945)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de arbeidsomstandigheden en het personeelsgebrek bij Belgocontrol" (nr. 11110)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 11111)

09 **Questions jointes de**

- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale chez Belgocontrol" (n° 10848)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les incidents auprès du contrôleur du trafic aérien, Belgocontrol" (n° 10902)
- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gestion de Belgocontrol" (n° 10943)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de contrôleurs aériens chez Belgocontrol" (n° 10945)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions de travail et le manque de personnel chez Belgocontrol" (n° 11110)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale chez Belgocontrol" (n° 11111)

09.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, mijn eerste vragenreeks gaat over de incidenten bij de luchtverkeersleiders van Belgocontrol. Vorig jaar was er op 27 mei 2015 een panne. In de gerechtelijke procedure die tegenover de Gilde van Luchtverkeersleiders is ingesteld, zijn een aantal elementen naar buiten gekomen. Er werd daarbij gesteld dat ons land reeds meermaals aan een mogelijke vliegcrash is ontsnapt. Er werden een aantal voorbeelden gegeven. Het antwoord van Belgocontrol luidde dat het om technische incidenten ging.

Ging het effectief om kleine technische incidenten? Wat waren die incidenten precies? Wat maakte dat de incidenten volgens Belgocontrol geen gevaar voor het vliegverkeer vormden?

Belgocontrol meldt zelf dat elk incident, hoe klein ook, wordt geregistreerd. Hoeveel incidenten zijn respectievelijk in 2013, 2014 en 2015 geregistreerd?

Wordt de ernst van het incident gecontroleerd of gemeten? Wordt de *clear the sky* effectief gemeten?

Tot slot, welke instantie onderzoekt de incidenten? Welke aanbevelingen worden daaromtrent uitgebracht?

Mijn tweede vragenreeks betreft de vaststelling van het personeelstekort bij Belgocontrol. Wij hebben de voorbije tijd nu al een aantal maal meegemaakt dat geen vliegtuigen kunnen opstijgen of landen, ook niet in de regionale luchthavens van Charleroi en Luik, omdat een luchtverkeersleider ziek is of door een slechte planning door het management.

Het is vrij raar dat een organisatie als Belgocontrol door de ziekte van één personeelslid al dan niet kan

werken. Op die manier slaan wij een mal figuur, zowel in binnen- als in buitenland. Dat heeft ook een heel hoge economische kostprijs.

Wat is het huidige bestand van luchtverkeersleiders? Wat is er nodig om aan de taken te voldoen?

Hoe zal het tekort worden weggewerkt? Zijn daartoe budgettaire voorzieningen getroffen? Wat is de budgettaire impact?

In de media konden wij lezen dat naar aanleiding van de incidenten van eind april 2016 de regering controledokters op pad zou sturen. Zijn ter zake effectief vaststellingen gebeurd?

In de media is gesteld dat de Belgische luchtverkeersleiders die in Maastricht werken, wel nog op 55-jarige leeftijd op pensioen worden gesteld.

Klopt dat? Betekent zulks gen discrepantie tussen de toegepaste regels?

Klopt het dat er een uitstroom van personeel van Belgocontrol naar Maastricht is?

09.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, le mardi 12 et le mercredi 13 avril, des contrôleurs aériens, membres de la guilde des contrôleurs, ont débrayé sans préavis contestant la teneur d'un accord social qui prévoit, à terme, la mise en disponibilité à partir de 58 ans. La presse a beaucoup réagi sur le timing de ces actions et a parfois évoqué des privilèges du personnel de Belgocontrol. Mais on a peu écrit sur les conditions de travail actuelles chez Belgocontrol. Et voici quelques questions qui les concernent.

Premièrement, quelles sont les modalités actuelles concernant l'âge de pension des contrôleurs aériens et le reste du personnel, les heures supplémentaires, les maladies, les horaires de travail, chez Belgocontrol? Quelles sont les conséquences exactes des coupes budgétaires et les répercussions sur les conditions de travail? Y a-t-il actuellement assez de contrôleurs aériens chez Belgocontrol? Quel est l'avis de la direction, du syndicat et de la guilde sur cette question?

Deuxièmement, la grève spontanée des contrôleurs aériens, les 12 et 13 avril, a suscité beaucoup de réactions négatives, même du premier ministre, sur le timing très proche des attentats à Zaventem. La grève est une réaction à l'accord social conclu entre la direction et le syndicat. À quelle date la direction de Belgocontrol a-t-elle formulé sa proposition d'accord au syndicat CGSP? À quelle date cet accord a-t-il été approuvé par le même syndicat?

09.03 François Bellot, ministre: Madame la présidente, en préambule, je voudrais dire que les questions de M. Van Hees me sont parvenues après 11 heures. J'y réponds aujourd'hui uniquement parce qu'il y avait une question sur le même objet. Autant j'aime bien arriver à l'heure, être un légaliste, autant j'aime que l'on respecte les procédures et l'ordre.

La **présidente:** Vous avez raison, monsieur le ministre.

09.04 François Bellot, ministre: Ceux qui m'ont connu dans d'autres fonctions savent qu'il en est ainsi. J'y réponds car le sujet est connexe.

La **présidente:** Si les questions n'avaient pas été jointes, M. Van Hees serait revenu dans quinze jours sur le sujet.

09.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, pour en avoir parlé avec le secrétariat, nos collaborateurs ont envoyé les questions un peu avant 11 heures et vous les avez reçues un peu après 11 heures. Nous en avons pris bonne note et nous veillerons dorénavant à les envoyer au plus tard à 10h30.

La **présidente:** Chers collègues, nous connaissons l'agenda jusqu'au 21 juillet 2016. Vous savez que M. le ministre vient tous les quinze jours. Il est donc beaucoup plus facile pour tout le monde de ne pas les envoyer à 11 heures ou à 11 heures moins une. Pour avoir des réponses plus complètes, il est même préférable de les envoyer quelques jours plus tôt.

09.06 François Bellot, ministre: En l'occurrence, comme il s'agit d'une question jointe, le sujet avait déjà été analysé. Mais, quand il s'agit d'une nouvelle question, cela peut être un peu embêtant.

09.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, j'en avais déjà pris bonne note. Mais, comme vous le répétez, j'en prends à nouveau bonne note.

09.08 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, la réponse sera un peu longue car il s'agit d'un sujet d'actualité qui mérite un peu de développement.

Les services de navigation aérienne reposent sur les systèmes techniques complexes qui peuvent présenter des défaillances: 125 incidents techniques ont été rapportés en 2013, 115 en 2014 et 171 en 2015. Trois incidents ont été plus spécifiquement relatés dans la presse et dans l'Assemblée.

Le premier incident concerne la panne électrique du centre de contrôle de Steenokkerzeel du 27 mai 2015. Le trafic a dû être dérivé et pris en charge par les militaires et les centres de contrôle des pays voisins, avec bien entendu une diminution du trafic.

Un deuxième incident concerne une panne de réseau local de données Belgocontrol le 18 décembre dernier. Elle a entraîné une réduction de la capacité du centre de contrôle.

Enfin, le 2 avril dernier, un problème dans le logiciel de traitement des données de vol a empêché le bon fonctionnement du centre de contrôle. Le trafic aérien, qui se trouvait à ce moment-là dans l'espace géré par Belgocontrol, a dû être dérivé de manière contrôlée par mesure de précaution. La situation a été rétablie après une heure.

Ces trois incidents techniques ont fait l'objet d'une analyse de sécurité approfondie, comme l'exigent les normes internationales, qui a démontré qu'ils n'avaient pas mis en péril la sécurité du trafic aérien. En effet, les distances de séparation minimales entre appareils ont toujours été respectées.

Les incidents font l'objet d'une analyse systématique afin d'en identifier les causes et de prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'ils ne se reproduisent.

De Safety Management Unit van Belgocontrol onderzoekt alle incidenten in samenwerking met de gevormde en aangestelde onderzoekers. De SMU opereert onafhankelijk van het operationele management van Belgocontrol en rapporteert aan de nationaal toezichhoudende instantie, BSAANS, en aan de autonome Cel van Luchtvaartongevallen en -incidenten van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De SMU bestaat uit 9 leden. Er worden dit jaar nog vier personeelsleden aangeworven.

Ten slotte zal de AAIU, Air Accident Investigation Unit, in geval van ernstige voorvallen binnen het kader van de betreffende EU-verordening nr. 996/2010, eveneens een onafhankelijk onderzoek voeren met als doel aanbevelingen te definiëren en gelijkaardige voorvallen in de toekomst te voorkomen.

De eerste voorvallen worden geëvalueerd door middel van de Eurocontrol risk analysis tool. Technische incidenten worden eerst bekeken via een combinatie van impact op veiligheid en continuïteit van de dienstverlening. Daarbovenop wordt eveneens het potentiële aspect in rekening gebracht.

De BSAANS ontvangt de resultaten van de beoordeling en houdt toezicht op de toepassing van de procedure door Belgocontrol en Eurocontrol. Die beoordeling houdt echter enkel en alleen rekening met veiligheidsaspecten. De procedure *clear the sky* wordt dus niet gequoteerd.

Le déroutage des avions *Clear the sky* constitue une procédure de précaution en cas de défaillance d'un système technique ou d'interruption de service.

Les services de contrôle aérien ont récemment été interrompus en raison d'un manque de personnel. Je tiens à préciser que ce n'était pas à la suite d'une grève mais bien d'un nombre élevé de contrôleurs malades. Cela m'a été communiqué par Belgocontrol: les personnes qui n'ont pu se rendre au travail étaient malades et avaient remis un certificat médical. Ces interruptions entraînent des désagréments importants tant pour les aéroports que pour les compagnies aériennes et les passagers. Ce manque de personnel est dû à une conjonction d'éléments. D'une part, les contrôleurs affectés aux tours régionales ont été fortement sollicités ces dernières semaines suite aux attentats et à la prise en charge d'avions dérivés de Zaventem. D'autre part, plusieurs contrôleurs étaient indisponibles en raison de maladies et aucun volontaire n'a pu être

trouvé pour les remplacer. En effet, en cas d'absence d'un contrôleur en raison de maladie ou autre, un appel est fait aux contrôleurs disponibles pour un rappel en service sur une base volontaire avec une prime financière. Cela a conduit à des interruptions de service au centre de contrôle aérien régional et aux tours de Charleroi et de Liège. En cas d'absence pour maladie, des médecins contrôle sont envoyés, conformément aux dispositions en vigueur chez Belgocontrol.

Je mets actuellement tout en œuvre pour assurer la continuité des services. Des activités non essentielles ont été suspendues afin de libérer des ressources opérationnelles. À plus long terme, la mise en œuvre de l'accord social du 12 avril devrait permettre de renforcer les effectifs opérationnels via le recrutement de 35 aspirants dans les deux prochaines années et la mise en œuvre de mesures de planning et de mobilité de personnel. D'ailleurs, une douzaine de candidats ont été engagés et suivent la formation.

Un système de *stand-by* devrait se substituer au système de remplacement sur une base volontaire.

La mobilité sera augmentée par la création d'un pool de contrôleurs aptes à travailler dans différentes tours, mais à la condition qu'il y ait un avenant à l'accord social et une formation ad hoc. La polyvalence entre deux tours n'est pas actuellement prévue dans l'accord social. Si on la mettait en œuvre, il faudrait un avenant à cet accord.

L'évolution du nombre de contrôleurs nécessaire dans le futur dépendra des évolutions technologiques et de la mise en œuvre de méthodes de travail plus efficaces.

Les différentes mesures de l'accord social seront mises en œuvre en concertation avec les partenaires sociaux afin d'éviter toute interruption de service.

En ce qui concerne l'impact budgétaire, précisons que la majorité de Belgocontrol est financée par les usagers de l'espace aérien. L'État fédéral ne finance qu'une partie des prestations de Belgocontrol sur les aéroports.

L'accord social du 12 avril porte également sur les fins de carrière. En cette matière, selon les dispositions en vigueur, les contrôleurs aériens sont aujourd'hui mis obligatoirement en disponibilité à partir du premier mois qui suit celui où ils atteignent l'âge de 55 ans, et ce pour une période de 5 ans. Suite aux deux réformes des pensions, l'âge minimum pour accéder à la pension anticipée sera progressivement augmenté pour atteindre un minimum de 63 ans et 42 ans de carrière en 2019, et de 60 ans si on compte 44 années de service.

Un protocole d'accord a été conclu le 27 juin 2014 afin de régler temporairement le problème des personnes mises en disponibilité entre janvier 2014 et décembre 2016. Si ma mémoire est bonne, cela concerne 6 personnes. Ce protocole prévoit que les contrôleurs aériens dont la pension de retraite ne peut être accordée à 60 ans bénéficient d'une période de congé préalable à la pension qui s'arrête lorsque le contrôleur aérien remplit les conditions d'âge et de carrière pour prendre sa pension anticipée.

Dans un contexte social particulièrement sensible, la ministre Jacqueline Galant avait demandé à l'administrateur délégué de Belgocontrol de tendre vers un accord entre les partenaires sociaux pour le 29 février 2016. L'accord social a finalement été approuvé le 12 avril 2016 par le syndicat CGSP-ACOD.

Le Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) fait face à des problèmes de personnel similaires. Le projet de réforme administrative d'Eurocontrol prévoit une augmentation progressive de l'âge de la pension des contrôleurs du MUAC de 55 à 57 ans. Cette réforme doit encore être avalisée par les 41 États membres d'Eurocontrol. Nous constatons peu de départs de contrôleurs aériens à l'étranger ou vers Eurocontrol.

Wat de gegarandeerde dienstverlening betreft, zijn de gesprekken tussen de directie en de vakbonden vorig jaar gestart. Zij worden dit jaar voortgezet. Er zijn verschillende ontwerp teksten opgemaakt en besproken, maar tot heden werd er nog geen akkoord bereikt.

09.09 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Ik meen wel dat één element in de komende weken bijkomend onderzocht moet worden. Ik heb de reeksen bekeken waarin de betrokken personeelsleden moeten werken. Ook in andere dossiers blijkt het aantal opeenvolgende dagen dat personen moeten werken soms aanleiding voor meer ziekteverzuim.

Bij Belgacom werkt men blijkbaar 12 dagen na elkaar, om dan 2 dagen thuis te zijn. In Nederland werkt men 5 dagen en is men 2 dagen thuis, in Maastricht werkt men 6 dagen op rij, in Frankrijk werkt men 42 uur, gespreid over 7 dagen, in Duitsland 6 dagen, in Luxemburg 7 dagen, in Zwitserland 6 dagen, in Kroatië 4 dagen, in Spanje 6 dagen en in Ierland 5 dagen.

In al die Europese landen blijkt een inzetbaarheid van werknemers gedurende 12 dagen wettelijk niet te kunnen. Ik kan het nu niet bewijzen, want daar had ik geen tijd voor, maar ik hoop dat u dit meeneemt. Volgens mij is 12 dagen op rij werken op zichzelf een reden voor het grotere ziekteverzuim dan in die andere landen.

09.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse assez longue qui répond à une série de questions posées. Il y a donc trop peu de contrôleurs. Pourquoi est-on arrivé à une telle situation? Deuxièmement, cette situation et les conditions de travail des contrôleurs posent problème au niveau social, pour le personnel concerné et suscitent potentiellement des problèmes de sécurité.

Quant à votre précision qui consiste à déclarer qu'il ne s'agissait pas d'une grève mais d'une absence pour maladie, je prends bonne note de votre réponse. Mais je vous rappelle que le premier ministre avait surfé sur la vague d'un certain mécontentement des voyageurs pour incriminer ce personnel. La question est de savoir si cette situation de maladie n'était pas une réalité par rapport à un personnel trop mis sous pression. Vous reconnaissez vous-même qu'il y a trop peu de contrôleurs. Il y a des difficultés à en trouver d'autres pour remplacer les absents. Votre réponse à cette question me semble plus appropriée que la réaction du premier ministre dans les médias.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkzaamheden van de investeringscel" (nr. 10860)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van de werkzaamheden van de investeringscel" (nr. 11021)
- mevrouw **Nele Lijnen** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringscel en de spoorlijn Hasselt-Neerpelt" (nr. 11039)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de berekening van de infrastructuurvergoeding door Infrabel" (nr. 11072)

10 **Questions jointes de**

- **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux de la cellule d'investissement" (n° 10860)
- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement des travaux de la cellule d'investissement" (n° 11021)
- **Mme Nele Lijnen** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la cellule d'investissement et la liaison ferroviaire Hasselt-Neerpelt" (n° 11039)
- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le calcul de l'indemnité d'infrastructure par Infrabel" (n° 11072)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, aangename kennismaking. Ik wens u op mijn beurt veel succes, volharding en nog veel meer gezond verstand bij het beheer van deze niet zo evidente portefeuille.

Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de investeringscel die belast is met de voorbereiding van het nieuw meerjareninvesteringsplan. Die cel is al een tijdje aan het werk. Het analysecomité heeft al een achttal keer vergaderd over de ingediende fiches voor de investeringsprojecten. Het strategisch comité daarentegen is nog maar één keer samengekomen, als ik goed geïnformeerd ben. In een volgende vergadering zouden dan ook de totale beschikbare investeringsenveloppen aan bod komen. Ik

heb vijf vragen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken van de gesprekken binnen de investeringscel?

Ten tweede, hebt u een idee van wanneer de investeringscel haar werkzaamheden zal beëindigen?

Ten derde, zal de opmaak van het nieuwe meerjareninvesteringsplan vertraging oplopen ingevolge de ministerwissel?

Ten vierde, werd er al een datum bepaald voor een volgende vergadering van het strategisch comité? Wanneer zullen met andere woorden de investeringsenveloppen besproken worden?

Ten vijfde, zoals u weet is voor de Vlaamse regering de reactivering van de spoorlijn tussen Hasselt en Neerpelt, lijn 18, een erg belangrijk dossier. Bent u daarvan op de hoogte en zult u bij de uiteindelijke keuze van de investeringsprojecten voorrang geven aan de spoorprioriteiten die door de Gewesten naar voren geschoven worden?

10.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik merk dat er twee vragen zijn samengevoegd. De eerste vraag gaat over een stand van zaken van de werkzaamheden van de investeringscel. Dit hebben mijn collega's en ik al een aantal keren in deze commissie gevraagd. Het laatste antwoord dat ik in dat verband kreeg, dateert van 2 maart. Daarin werd gezegd dat de werkzaamheden afgerond zouden worden aan het einde van het eerste trimester, zo ongeveer rond deze tijd dus.

Wat is de huidige stand van zaken? Welke projecten worden al dan niet weerhouden? Er werd hier ook gezegd dat dit onderwerp in de commissie zou worden besproken. Bent u daartoe bereid?

Het tijdsbestek tot het eerste semester blijkt niet te kunnen worden gehaald. Wat is de nieuwe timing?

Zijn er al beslissingen genomen over de verdeling inzake de dotaties voor exploitatie en investeringsbudgetten voor de NMBS en voor Infrabel?

Mijn tweede vraag werd hieraan gekoppeld, handelt over de infrastructuur, de vergoeding en de berekening daaromtrent. Maar die zullen wij apart behandelen.

10.03 Minister François Bellot: Het administratieve luik van de Investeringscel, of korter het analysecomité, kwam tot nu toe negen keer samen, de jongste keer op woensdag 20 april. Sinds de start van de werkzaamheden van het analysecomité, eind 2015, ontving de FOD Mobiliteit en Vervoer in totaal 154 fiches vanwege Infrabel, de NMBS en de drie Gewesten. 47 daarvan kwamen van Infrabel, 1 van Infrabel en het Waals Gewest samen, 63 van de NMBS, 16 van het Vlaams Gewest, 18 van het Waals Gewest en 9 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Van deze 154 ingediende fiches werden er al 59 behandeld tijdens de vergadering van het analysecomité. Projecten waarvoor gelijkaardige fiches werden ingediend door verschillende partijen staan voorlopig on hold, in afwachting dat in overleg met de partijen de overlappingsen worden weggewerkt.

Er werd gevraagd de projecten in deelfasen op te splitsen, bijvoorbeeld studie en uitvoering, om een meer accurate planning mogelijk te maken. Rekening houdend met de nog ontbrekende gegevens en de behandeling daarvan door het analysecomité, schat ik dat het analysecomité zijn werk eind juni 2016 zal kunnen beëindigen.

Op basis van de input van het analysecomité zal het strategisch luik van de Investeringscel aanbevelingen formuleren. Het is vervolgens aan de NMBS en aan Infrabel om, rekening houdend met deze aanbevelingen, een nieuwe versie van het meerjarenplan te doen goedkeuren door hun respectieve raden van bestuur.

Op dit moment werken we aan de organisatie van de volgende vergadering van het strategisch comité. De opstelling van het nieuw meerjarig investeringsplan 2016-2020 zal geen vertraging oplopen door de recente ministerwissel.

Wat de spoorlijn tussen Hasselt en Neerpelt betreft ben ik er inderdaad van op de hoogte dat het Vlaams Gewest hieromtrent een investeringsfiche heeft ingediend bij het analysecomité van de investeringscel, dit

naast andere projecten.

10.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat het werk aan de gang is, dat bepaalde zaken on hold staan en dat er overleg nodig is. Dat begrijp ik. Overleg is inderdaad nodig om tot een accurate planning en tot een goed meerjarig investeringsplan te komen. Wat dat betreft is er dus geen probleem. Sta mij echter toe er bij u op aan te dringen om snel door te werken. Het moet niet zo snel gaan dat men slechte zaken doet, maar de koe moet bij de horens worden gevat om effectief stilaan te komen tot een nieuw meerjarig investeringsplan dat gedragen wordt door de meerderheid van de partijen en door de Gewesten.

Ik ben ook zeer blij dat u bevestigt dat u op de hoogte bent van het belang dat Vlaanderen hecht aan zijn prioriteit der prioriteiten, namelijk lijn 18. U bevestigt ook dat die fiche ingediend is en onderdeel uitmaakt van de onderhandelingen. Ik dank u daarvoor. Wellicht zal ik u hier in de komende weken en maanden aan blijven herinneren. Laat ons dus afspreken om dit project absoluut niet uit het oog te verliezen.

10.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ik zal begin juli een opvolgingsvraag stellen.

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

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de berekening van de infrastructuurvergoeding door Infrabel" (nr. 11072)

11 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le calcul de l'indemnité d'infrastructure par Infrabel" (n° 11072)

11.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, de berekening van de infrastructuurvergoeding is een dossier dat reeds in de tijd van uw voorzitterschap van deze commissie ook al actueel was. Op dit moment is de discussie nog steeds actueel.

Het komt er eigenlijk op neer dat de vergoeding die de operator moet betalen om reizigerstreinen te laten rijden, stoppen en wachten op sporen, nu 7,53 euro bedraagt, wat vrij hoog is. Voor goederentreinen is dat bij de laagste van Europa, met name 2,6 euro. Historisch gezien was de noodlijdende cargopoot de reden om aan oneigenlijke subsidiëring te doen van openbare middelen naar commerciële. Nu hebben we echter gescheiden rekeningen en kan dit wettelijk absoluut niet meer, volgens mij.

Recent heb ik een advies van het Raadgevend comité voor de treinreizigers gezien en dat was een zeer genuanceerd advies. In deze commissie hebben we hoorzittingen gehouden met zowel de heer Cornu als de heer Lallemand op hetzelfde ogenblik en dat toonde tegengestelde visies aan, wat op zich te begrijpen was. In het advies van het Raadgevend comité wordt gesteld dat men de infrastructuurvergoeding die de NMBS betaalt, voor een deel moet plafonneren, los van indexering en dergelijke. Daarbij moet Infrabel dan ook verzekerd worden van de nodige bijkomende middelen door de verdeling van de exploitatietoelage anders te bekijken.

Als ik het advies lees, maakt de plafonnering van de bijdragen vanuit de NMBS, dat de inzet van bijkomende treinen enkel kosten zal opleveren inzake materieel, personeel en energie en minder van het gebruikmaken van infrastructuur. Dit zou misschien wel eens de hefboom kunnen zijn om een aantal voorstadnetwerken toch te kunnen realiseren, omdat dit puur boekhoudkundig en budgettair dan minder doorweegt, wat beter zal zijn voor de reizigers.

Ik weet dat het kort dag is voor u als minister, maar hebt u omtrent de infrastructuurvergoeding en de berekening ervan uw licht al kunnen opsteken? Wat is de huidige stand van zaken?

Hebt u vanuit de NMBS of Infrabel reeds nieuws ontvangen omtrent een doorbraak in het kader van de berekening? We stellen nu immers vast dat er al maanden discussie is tussen die twee over de berekening hiervan.

11.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Geerts, als bevoegd minister ben ik gehouden tot de toepassing van de richtlijnen en beslissingen met betrekking tot de infrastructuurvergoeding. In dat verband is onder meer de richtlijn 2012/34 van de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte van belang, alsmede de maatregel die de Europese Commissie heeft uitgevaardigd in de uitvoeringsverordening 2015/909 van de Commissie betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Het is op basis van die bepaling dat de infrastructuurbeheerder ermee belast is om op een transparante, goed onderbouwde en objectieve wijze zijn kosten aan te tonen waarop de infrastructuurvergoeding is gebaseerd.

Verschillende stakeholders van het Belgisch spoorwegsysteem waren bij de verwezenlijking van dat onderzoek betrokken en dat bracht interessante ideeën tot stand over een gedifferentieerde, meer rationele en transparante tarificatie van het gebruik van het spoor.

Het komt de toezichthoudende instantie toe om te controleren of de heffingsbeginselen, die zullen worden omschreven in de netverklaring, consequent worden toegepast. Overeenkomstig de uitvoerverordening komt het de infrastructuurbeheerder toe om uiterlijk op 3 juli 2017 zijn aangepaste methode voor de berekening van de directe kosten voor te leggen aan de toezichthoudende instantie.

11.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, ook al is het misschien wat handig om te verwijzen naar de geldende Europese wetgeving daaromtrent. Het klopt natuurlijk dat u zich aan de Europese regelgeving moet houden. Ik weet ook dat richtlijn 2012/34 en uitvoeringsverordening 2015/909 verschillende bepalingen bevatten.

Ik denk echter dat er toch nog wel een bevoegdheidsinterpretatie bestaat in het kader van de uitvoering van artikel 46 van de wet van 30 augustus houdende de spoorcodex. Volgens mij is de regering wél geïmplementeerd en geëffectueerd. In dat artikel 46 staat immers duidelijk dat de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de wijze van berekening en de betalingswijze van de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan vaststellen, en hij kan de specifieke heffingsvoorschriften bepalen. In de spoorcodex staat dus effectief dat via een koninklijk besluit, weliswaar na overleg in de Ministerraad, de Europese richtlijn kan worden geïnterpreteerd. Om die reden denk ik dat de regering die bevoegdheid heeft. Ik hoop dan ook dat die bevoegdheid effectief gebruikt wordt voor de voorstadnetwerken, die in ons land van essentieel belang zijn. Het gaat dan niet alleen om Brussel, maar ook om Antwerpen, Gent, Charleroi en waarschijnlijk ook Luik, waar de congestie dankzij die bevoegdheid kan worden bestreden.

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

12 **Question de M. Vincent Scourneau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les bandes organisées de mendiants dans les trains" (n° 10887)**

12 **Vraag van de heer Vincent Scourneau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedelbendes in de treinen" (nr. 10887)**

12.01 **Vincent Scourneau** (MR): Monsieur le ministre, je me joins évidemment à tous mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue et suis ravi, au nom de mes collègues du Brabant Wallon, de vous y inviter d'ores et déjà pour des dossiers qui nous tiennent à cœur: le RER, le survol de Bruxelles, mais aussi sur des choses très différentes comme le sujet de ma première question qui porte sur les bandes organisées de mendiants dans les trains.

Selon la presse, la mendicité dans les trains de la SNCB a fait son retour. Il s'agirait de bandes organisées agissant le plus souvent avec des tracts distribués aux voyageurs. Depuis l'adoption de la loi "contenant un programme d'urgence pour une société plus solidaire", les dispositions législatives relatives à la répression du vagabondage et de la mendicité ont été abrogées. Néanmoins, le porte-parole de la SNCB a récemment rappelé que la mendicité est interdite tant au niveau des gares que dans les trains.

Devant ce phénomène, le personnel de la SNCB semble sans solution. En effet, les accompagnateurs de train ne sont pas habilités à intervenir, contrairement aux agents de sécurité ou de police, lesquels arrivent généralement trop tard sur les lieux, les mendiants ayant eu le temps de disparaître avant leur intervention.

Confirmez-vous le retour de la mendicité par des bandes organisées dans les trains? Des mesures particulières sont-elles mises en place afin de lutter contre ce phénomène? Pouvez-vous, si elles existent, me les détailler? Disposez-vous de chiffres pour démontrer leur efficacité?

12.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, je me permets de rappeler qu'une réponse avait été donnée à la question orale n° 9748 portant sur le même objet. Je ne ferai pas insulte à mes collègues ici présents, mais à l'avenir quand des questions auront déjà été posées sur un domaine, je me permettrai de rappeler le numéro en une phrase et de me concentrer sur les nouvelles questions.

La **présidente**: C'est le Règlement. À moins, évidemment, que des éléments nouveaux n'interviennent.

12.03 François Bellot, ministre: Par respect pour ceux et celles qui sont venus m'accueillir pour cette première réunion, je vais leur répondre.

La mendicité n'est considérée comme une infraction dans les infrastructures des chemins de fer - comme les gares par exemple -, que si elle est agressive. En revanche, elle est totalement interdite dans les trains. Or, nous assistons effectivement, depuis le début de l'année 2015, à la recrudescence d'une mendicité organisée par des groupes de personnes sur certaines lignes fortement fréquentées.

Leur mode opératoire consiste à distribuer, à l'occasion de courts trajets en train, des tracts de couleur indiquant leur demande aux voyageurs. Ils récoltent par la suite l'argent éventuellement laissé par ces derniers. Depuis janvier 2015, 405 faits de ce type ont été signalés par le personnel de bord, amenant une intervention des services de sécurité si les individus étaient encore à bord.

Dans les cas où Securail était en place, 82 procès-verbaux ont été rédigés. Différentes mesures ont été prises depuis début 2016 sur les trajets les plus empruntés par ces groupes de personnes et ce, sur la base des signalements du personnel de bord auprès du Security operations center (SOC), la centrale d'appel du service de sécurité de la SNCB.

Je vous citerai cinq éléments:

- un recensement de tous les faits de mendicité a été réalisé et analysé par la cellule stratégie du Corporate security services;
- des équipes Securail ont été spécifiquement orientées sur les lignes concernées par la problématique;
- une collaboration a été mise en place avec la police fédérale des chemins de fer, afin d'établir un plan d'action commun;
- les agents Securail rédigent systématiquement un procès-verbal lorsqu'ils constatent ce type de faits, afin qu'il soit transmis au parquet compétent;
- le SOC envoie des équipes Securail disponibles en cas de signalement et suit l'opération via le réseau de vidéosurveillance.

En 2015, un courrier a également été adressé aux parquets de Bruxelles et Charleroi, lieux de résidence principaux des contrevenants, afin d'insister sur l'importance des poursuites dans ce type de dossiers. La SNCB continue à suivre ce phénomène de près et à collecter des informations qui y sont liées.

Elle poursuit également le travail de sensibilisation du personnel, afin qu'il dénonce tout fait de ce type au SOC. Cette procédure de signalement permet ainsi une intervention rapide des services Securail et/ou de la police, afin d'identifier les auteurs et de mettre fin à leurs agissements.

Enfin, la SNCB maintient ses échanges réguliers avec les services de police et les services judiciaires et espère constater une diminution du phénomène dans les mois à venir.

12.04 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, la question avait effectivement été posée. Je ne sais pas comment nous pourrions être plus efficaces, parce que la question a été posée le 16 mars, alors que j'avais introduit la mienne le 11 mars. Je vous remercie de l'avoir acceptée et d'avoir répété la réponse.

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

13 Questions jointes de

- M. Vincent Scourneau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

des Chemins de fer Belges, sur "la modernisation du code de la route et en particulier les règles concernant les monoroues électriques" (n° 10888)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la situation en ce qui concerne les monocycles" (n° 11031)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Vincent Scourneau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de modernisering van de wegcode, meer bepaald de invoering van regels voor de elektrische monowielen" (nr. 10888)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot monowheels" (nr. 11031)

13.01 Vincent Scourneau (MR): Madame la présidente, je m'avancerai timidement. J'espère que ma question n'a pas été posée. Le hasard du calendrier et parfois la conjonction...

La **présidente**: Sur les monocycles, non, je ne pense pas.

13.02 Vincent Scourneau (MR): Monsieur le ministre, à maintes reprises, la volonté a été exprimée de voir votre ministère s'attaquer au chantier de la modernisation et de la simplification du Code de la route. C'est une bonne chose, vu l'année d'adoption de ce code et les très nombreux changements techniques et technologiques qui ont eu lieu. Aux côtés d'innovations comme les vélos électriques, les engins de type gyropodes sont désormais sans cesse plus nombreux. En outre, les bicyclettes, skate-boards, etc., qui sont propulsés par un moteur électrique sont de plus en plus souvent utilisés.

La majorité de ces engins de déplacement atteignent une vitesse relativement limitée mais certains d'entre eux sont capables d'atteindre des vitesses très importantes. À l'instar de ce que l'on fait pour les drones, il semble donc important de légiférer et de donner une place particulière dans le Code de la route à ces moyens de transport particuliers.

Si l'arrêté royal du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement semblait avoir résolu le problème, il semble qu'il n'ait pas anticipé l'apparition d'un moyen de déplacement tel que le monoroue électrique. Voici sa particularité. En effet, il définit l'engin de déplacement motorisé comme "tout véhicule à moteur à deux roues ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route, en palier, la vitesse de 18 km/h". N'étant, par essence, composé que d'une roue, il me semble donc que le monoroue électrique échappe à cette classification.

Monsieur le ministre, quel est actuellement le statut de cet engin électrique? Quelles sont ses règles d'utilisation? Envisagez-vous une modification de l'arrêté royal pour encadrer ce type de nouveaux véhicules?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat u nog lid was van onze commissie op het moment dat toenmalig minister van Verkeer, de heer Landuyt, het woord voortbewegingstoestellen introduceerde in onze wegcode. Volgens de regelgeving inzake de voortbewegingstoestellen vallen monowielen daar niet onder, aangezien zij maar één wiel hebben, zoals de benaming zelf al zegt, terwijl voortbewegingstoestellen minstens over twee wielen moeten beschikken. Daardoor kunnen de *monowheels* eigenlijk niet legaal op onze wegen gebruikt worden, maar zij duiken wel steeds meer in ons straatbeeld op.

Op eerdere vragen liet uw voorganger ons weten dat vanaf dit jaar, vanaf 2016, die toestellen conform de wetgeving wettelijk toegelaten zouden kunnen worden op onze wegen.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken inzake de regelgeving om de monowielen toe te laten op de openbare weg?

Als ik goed ben ingelicht, zat dat mee vervat in het koninklijk besluit over elektrische fietsen, dat in voorbereiding is, maar ik kijk uit naar uw antwoord om dat bevestigd te zien.

13.04 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, un monoroue est comparable à un Segway. L'un et l'autre sont actionnés en penchant le corps vers l'avant et vers l'arrière. La différence réside dans le fait que le monoroue n'a qu'une seule roue, comme son nom l'indique, et qu'il se conduit sans les mains. Étant donné que les Segways sont admis sur la voie publique au titre d'engins de déplacement,

j'estime, tout comme Mme Galant qui avait déjà répondu à cette question en séance plénière, si mes informations sont bonnes, qu'il doit en être de même pour les monoroues.

Le monoroue n'a pas encore de statut dans le Code de la route. Un projet d'arrêté royal modifiant le Code de la route et réglant notamment le statut et l'usage des monoroues est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État.

De reden dat het wat langer duurt dan initieel gepland, heeft te maken met het feit dat de aanpassing is opgenomen in het ontwerp van wijzigingsbesluit inzake de *speed pedelecs* of snelelektrische fietsen bevat. Voor dat ontwerp is veelvuldig overlegd met alle stakeholders, waaronder de Gewesten, noodzakelijk geweest.

L'intention est, par ailleurs, de publier les adaptations réglementaires du Code de la route conjointement avec celles contenues dans l'arrêté ministériel qui prévoit l'introduction d'une plaque minéralogique distincte pour les *speed pedelecs* et de plaques minéralogiques pour tous les types de cyclomoteurs. Cet arrêté se trouve actuellement au Conseil d'État.

Ces nouvelles plaques ont également un impact en termes opérationnels et informatiques, ce qui aura aussi une influence sur le moment où tout cela pourra entrer en vigueur.

Wijzigingen van het verkeersreglement worden immers best zo veel mogelijk gebundeld.

Ce projet prévoit que les monoroues soient assimilés aux engins de déplacement pour lesquels la vitesse maximale, par construction, est limitée à 18 km/h. Lorsque ces engins circulent à l'allure du pas, ce sont les règles de circulation définies pour les piétons qui sont d'application, tandis que lorsqu'ils circulent à une allure plus rapide, ce sont les règles de circulation définies pour les cyclistes qui sont d'application.

13.05 Vincent Scourneau (MR): Je comprends l'esprit, monsieur le ministre. En tout cas, si le monoroue fait plus de 18 km/h, il doit être soumis à une immatriculation. Vous mettez la plaque sur le pantalon du piéton? Je ne vois pas très bien comment on peut équiper le monoroue d'une plaque. J'imagine que le cabinet pourra réfléchir à cela de manière circonstanciée. Je vous remercie, monsieur le ministre.

13.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarmee wordt bevestigd dat een en ander wordt meegenomen met de regelgeving inzake *speed pedelecs*.

Ik denk dat de nummerplaten bestemd zijn voor de *speed pedelecs* en niet voor de monowielen. Ik denk dat daar het misverstand zit. Beide worden behandeld in hetzelfde koninklijk besluit, maar voor de *monowheels* is het uiteraard niet de bedoeling om met nummerplaten te werken.

Het is een goede zaak dat de legalisering op ons openbaar domein snel wordt geregeld. Men ziet die toestellen immers alsmäär vaker opduiken. Het is vooral een interessant transportmiddel voor en na het openbaar vervoer, dus in die zin kan het zeker een meerwaarde hebben.

Ik kijk uit naar de publicatie van het koninklijk besluit.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsvergoeding van 6,73 euro per vliegtuigticket die reizigers vertrekkende vanuit Brussels Airport betalen" (nr. 10923)

14 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance de sécurité de 6,73 euros par billet d'avion payée par les voyageurs partant de Brussels Airport" (n° 10923)

14.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb mij de laatste tijd wat verdiept in de luchtvaartmaterie en heb gemerkt dat er een veiligheidsvergoeding van 6,73 euro per vliegtuigticket moet worden betaald voor de reizigers die in Brussels Airport vertrekken. Dat bedrag wordt onder meer besteed aan het betalen van salarissen voor luchthaveninspecteurs, ook de *sûreté*.

Met het akkoord van 3 november 2015 aangaande het tariefsysteem en de formule voor tariefcontrole is er ook wel een beperkte verschuiving van de berekeningswijze doorgevoerd. Ik heb dat bekeken, maar het blijft onduidelijk hoe de middelen op het terrein worden besteed. Brussels Airport Company staat sinds 2004 in voor de veiligheid van de reizigers op de luchthaven te Zaventem en voor de uitbating van de luchthaven, wat het bedrijf tot rechter en partij maakt.

Klopt het dat elke reiziger 6,73 euro betaalt om de veiligheidskosten van de luchthaven te dekken? Klopt het dat dit bedrag bij KB werd bepaald?

Wat is het totaal van de bedragen van de veiligheidsvergoeding voor 2014 en 2015? Als mijn berekening klopt, neem ik aan dat er nog een reserve was. Hoe is dat bedrag aangewend en waarvoor? Wie wordt hiermee betaald? Wat wordt hiermee gefinancierd? Welke bedragen gaan naar de financiering van luchthaveninspecteurs? Welke bedragen gaan naar veiligheidsapparatuur zoals scanners, detectieapparatuur, camera's en dergelijke? Welk deel van dit bedrag moet Brussels Airport Company uitbetalen aan het DGLV?

Wat zal de invloed zijn van de recente aanslagen op het inkomend bedrag en het te besteden bedrag? Enerzijds zie ik nu dat er minder inkomsten zijn en anderzijds neem ik aan dat er meer uitgaven zullen zijn.

14.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, er wordt op Brussels Airport een beveiligingsvergoeding geheven. Deze beveiligingsvergoeding moet worden betaald door alle passagiers die vertrekken van de luchthaven van Brussel Nationaal, ongeacht hun origine.

De beveiligingsvergoeding bedraagt sinds 1 april van dit jaar 6,19 euro per vertrekkende passagier, met uitzondering van kinderen jonger dan twee jaar. Deze tarieven dienen om de exploitatievoorwaarden van de luchthaven te verzekeren. De beveiligingsvergoeding maakt deel uit van de luchthavenvergoedingen die worden vastgesteld door de luchthavenuitbater na raadpleging van de gebruikers van de luchthaven. Indien een gebruiker niet akkoord gaat met de door Brussels Airport Company voorgestelde tarieven, kan de gebruiker een met redenen omkleed verzoekschrift richten aan de regulerende overheid. De dienst Regulering zal het verzoekschrift onderzoeken en kan in bepaalde gevallen een aanpassing van de tarieven eisen of tarieven opleggen aan BAC. De beveiligingsvergoeding bedroeg in 2014 6,71 euro per vertrekkende passagier en in 2015 6,73 euro per vertrekkende passagier. De impact van de groei in trafiek in 2014 en 2015 werd bepaald door een daling van de beveiligingsvergoeding van 6,73 euro in 2015 naar 6,19 euro in 2016.

De luchthavengelden worden aangewend om de exploitatievoorwaarden van de luchthaven Brussel Nationaal te verzekeren. Eén van deze voorwaarden betreft de beveiliging. Zo bepaalt het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel Nationaal dat BAC de luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en de beveiliging op de grond, met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchthaveninspectie alsook van de militaire taken, dient te verzekeren.

Hieronder vallen onder andere de kosten gerelateerd aan het veiligheidspersoneel, de uitgaven bij de dienst van *security* en *screening*, de dekking van alle veiligheidsgerelateerde investeringen en de gerelateerde kosten.

De luchthaveninspecteurs van overheidsdiensten vallen niet binnen de bevoegdheid van BAC en worden dus ook niet gedekt door de luchthaventarieven. De beveiligingsvergoeding is volledig ten gunste van Brussels Airport Company. De tarieven worden vastgesteld voor een periode van vijf jaar. Indien de inkomsten zouden dalen ten gevolge van een lagere trafiek betekent dat niet noodzakelijk dat de kosten dalen. Brussels Airport Company dient echter aan haar bestaande verplichtingen te voldoen.

14.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Binnen het KB heb ik natuurlijk alle cijfers. Als men evenwel het jaarverslag bekijkt waarin men spreekt over 20 miljoen reizigers kom ik zelf aan een ordegrootte in 2014 van 120 miljoen euro ontvangsten. Die 120 miljoen euro lijkt mij een heel belangrijke som.

Wat ik wil weten is hoeveel geld effectief aan personeel wordt besteed en hoeveel geld aan investeringen in veiligheid. Ik weet dat dit ook materie is voor de bijzondere commissie.

Het gaat mij niet over uw verantwoordelijkheid als minister of die van uw voorgangster. Maar BAC als bedrijf heeft 120 miljoen euro gekregen. Een pertinente vraag, ook voor mijn collega's in andere commissies, is hoeveel daarvan gebruikt is voor investeringen in veiligheid. Ik vraag mij af wat met dat geld gebeurd is. Ik vind dat pertinent. Ik hoop dat daar in deze of andere commissies duidelijkheid over wordt gegeven.

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

15 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het invoeren van geluidsgedifferentieerde gebruiksvergoedingen ter bestrijding van spoorweglawaai" (nr. 10910)**

15 **Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration de redevances d'utilisation destinées à lutter contre les nuisances acoustiques des trains" (n° 10910)**

15.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de minister, ik wil u eerst en vooral feliciteren met uw aanstelling. Welkom in onze commissie.

Ik hoef u niet te vertellen dat ons land een zeer uitgebreid spoorwegnet heeft. Vele van die spoorlijnen gaan dwars door dorpskernen of dichtbebouwde stadswijken, zeker in Vlaanderen, inzonderheid in Oost-Vlaanderen. Wie naast een spoorlijn woont, is vertrouwd met de voordelen en meestal ook de nadelen.

Uit onderzoek is gebleken dat in Vlaanderen liefst 20 000 personen te kampen hebben met ernstige geluidshinder van treinen en dat 10 000 personen ernstig in hun slaap verstoord worden. Uit eigen ervaring – ik woon heel dicht bij de zeer drukke spoorlijn Gent-Antwerpen – en op basis van getuigenissen weet ik dat het vooral de goederentreinen zijn, die geluidsoverlast veroorzaken. Heel wat goederentreinen zijn samengesteld uit oud rollend materieel en zelfs leeg produceren ze heel veel lawaai en trillingen, veel meer dan de overvolle passagierstreinen. Door de oververzadiging van ons spoorwegnet vinden de goederentransporten vaak ook 's nachts plaats.

Vlaanderen werkt momenteel aan een actieplan rond spoorverkeerlawaai en zou willen dat de spoorwegondernemingen een boete krijgen wanneer zij de geluidsnormen overschrijden door de inzet van oude, lawaaiërige treinstellen. De Vlaamse regering hoopt op die manier dat er fors geïnvesteerd zal worden in nieuwe geluidsarme treinen. Het opleggen van een dergelijke strafmaatregel of geluidsgedifferentieerde gebruiksvergoeding is uiteraard een federale bevoegdheid.

Mijn collega Geerts en ik hebben in het verleden al enkele vragen gesteld in verband met het bestrijden van spoorweglawaai. Eind vorig jaar antwoordde uw voorgangster mevrouw Galant op een vraag van collega Geerts dat er ondersteunende Europese maatregelen bestaan om de geluidsoverlast van het goederenvervoer te verminderen door het aanbrengen van geluidsarme remblokken.

Bovendien werd begin 2014 de installatie van een monitoringsysteem aangekondigd dat toelaat de wielen te detecteren die niet helemaal rond zijn, waardoor nog bijkomend lawaai wordt veroorzaakt. Op de lijnen waar vooral goederentreinen rijden, zouden tegen eind 2015 ongeveer 30 monitoringsystemen worden geïnstalleerd. De deadline werd jammer genoeg niet gehaald.

Minister Galant verklaarde destijds dat er slechts acht monitoringsystemen werden geplaatst.

Mijnheer de minister, hebt u reeds kennisgenomen van het actieplan van de Vlaamse regering en het specifieke voorstel met betrekking tot de geluidsgedifferentieerde vergoedingen? Bent u bereid de door de Vlaamse regering gevraagde strafmaatregel te introduceren, uiteraard dan niet alleen voor Vlaanderen maar voor heel België?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitrol van de geluidsarme remblokken, die de Europese Unie stimuleert? Hoeveel monitoringsystemen zijn er momenteel geplaatst? Ik hoop dat het er al heel wat meer zijn dan de acht van de vorige keer. Welke andere maatregelen kunt u nemen om de leefbaarheid langs de spoorlijnen te verbeteren?

Worden in de nieuw te onderhandelen beheersovereenkomst met de NMBS en Infrabel de nodige financiële

middelen – daar draait het uiteindelijk altijd om – ter beschikking gesteld voor infrastructurele maatregelen zoals de plaatsing van geluidsschermen langsheen de bestaande spoorweginfrastructuur, vooral in de dichtbevolkte wijken?

15.02 Minister **François Bellot**: Dank u voor uw woorden, mevrouw Temmerman.

De Europese richtlijn 2002/49 verplicht de lidstaten om elke vijf jaar geluidskaarten en een geluidsactieplan voor wegen en spoorwegen op te maken. Met het oog op de uitvoering van die richtlijn vindt regelmatig overleg plaats tussen de NMBS, Infrabel, de FOD Mobiliteit en Vervoer en de gewestelijke overheden.

In dat kader heeft de federale overheid kennisgenomen van het Vlaamse actieplan inzake spoorverkeerlawaaï, waarin erop wordt aangedrongen om het concept van geluidsgedifferentieerde gebruiksvergoedingen, NDTAC, te introduceren zoals voorgesteld door de Europese Commissie en een uitvoeringsverordening van 13 maart 2015.

Bepaalde landen hebben reeds een bonus-malussysteem ingevoerd, bijvoorbeeld Duitsland en Nederland.

Het introduceren van een bonus-malussysteem voor het retrofitten van het rollend materiaal brengt echter ook administratieve kosten met zich mee.

Mijn administratie zal in de volgende maanden de mogelijkheid bestuderen om een geluidsgedifferentieerde gebruiksvergoeding in België op te leggen.

De evolutie van het stillegoederenwagenvoertuig zal op de voet opgevolgd worden door Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer. Daarom installeert Infrabel een monitoringsysteem dat toelaat onregelmatigheden in de wielen van de wagons te detecteren. De eerste twee meetsystemen werden ingeplant ter hoogte van het station Luchtbal in Antwerpen. In 2015 werden nog zes bijkomende meetsystemen geplaatst. In 2016 verloopt de installatie van zes nieuwe systemen zoals gepland.

Op termijn zullen er in totaal 30 meetsystemen geïnstalleerd worden op het Infrabelnet, om zowel goederentreinen als passagierstreinen te monitoren. Op basis van voorlopig beschikbare cijfers kunnen wij zien dat op 5 000 treinpassages in Antwerpen-Luchtbal, tussen mei 2014 en mei 2015, reeds meer dan 25 % van de getelde wagonassen van geluidssarme remblokken voorzien was. De situatie is vergelijkbaar voor de reizigerstreinen, gezien de graduele vernieuwing van de NMBS-treinen. In 2015 was immers al 51 % van het NMBS-voertuigenpark conform de nieuwe geluidsnormen.

Tegen 2025 zou het aandeel tot 64 % stijgen.

Wat de infrastructuur betreft, heeft Infrabel bovendien maatregelen ingevoerd om de spoorgeluiden te verminderen. De maatregelen, die geen extra kosten met zich meebrengen, betreffen de aanpassing van de railpads geplaatst tussen de betonnen dwarsliggers en de rails, en de aanpassing van de railleidtechnieken. De uitvoering van dergelijke maatregelen aan de bron, die veel efficiënter zijn dan de plaatsing van geluidsschermen, zal de komende jaren prioritair blijven.

15.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik had nog graag een kleine verduidelijking gekregen. Wanneer u zegt dat het aandeel tegen 2025 tot 64 % zal stijgen, gaat het dan over alle treinen, zowel goederen- als passagierstreinen? Ik vrees immers dat het voornamelijk gaat om passagierstreinen.

15.04 Minister **François Bellot**: Ik denk dat het enkel gaat om passagierstreinen.

15.05 **Karin Temmerman** (sp.a): Dat vrees ik. De grootste problemen doen zich natuurlijk voor bij de goederenwagons, omdat die veel ouder zijn.

Ik ben alvast blij met uw antwoord dat u de mogelijkheden zult bekijken om daarmee om te gaan en dat wordt gestreefd – maar dit was ook het antwoord de vorige keer al – naar de installatie van dertig systemen om een en ander te monitoren en de situatie te verbeteren.

We moeten echter vooral oplossingen bieden. U zegt dat geluidsschermen slechts een gedeelte van de oplossing zijn. Dat is waar: de trillingen worden niet tegengehouden door de geluidsschermen. Ik kan u

echter verzekeren dat volgens de rapporteurs van het onderzoek in Vlaanderen de gezondheidskosten door het spoorverkeerlawaaï en alles wat ermee te maken heeft, oplopen tot ongeveer 44,5 miljoen euro per jaar. Ik denk dus dat we echt wel moeten nagaan op welke manier we de situatie kunnen verbeteren en dan vooral, om niet te zeggen bijna uitsluitend, met het oog op de goederenwagons en ik hoop dat een en ander ook wordt opgenomen in de volgende beheersovereenkomst.

Nogmaals, ik ben een ervaringsdeskundige. Ik woon naast een spoorlijn. Het verschil tussen passagiers- en goederenwagons is zeer groot. De geluidsoverlast van de passagierswagons is bijna nihil, maar die door goederenwagons is soms zeer erg.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 **Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sociale et financière de Belgocontrol" (n° 11078)**

16 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale en financiële situatie bij Belgocontrol" (nr. 11078)**

16.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, j'ai régulièrement interrogé Mme Galant au sujet de Belgocontrol ces derniers mois. Je voudrais vous questionner sur le financement de Belgocontrol et l'accord social. Je pense que vous avez fait passer l'accord social, signé le 12 avril, au gouvernement. Si vous l'avez fait, cela permet à Belgocontrol de continuer dans les négociations.

Vu l'absence de crédits prévus au budget initial 2016 ou lors du dernier contrôle budgétaire, quand allez-vous obtenir que le gouvernement fédéral honore les prestations qui sont dues à Belgocontrol en application du dernier contrat de gestion?

16.02 **François Bellot**, ministre: Madame Lalieux, l'accord social du 12 avril 2016 doit faire l'objet d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, conformément à l'article 16 de la loi du 6 janvier 2014 relative à la sixième réforme de l'État concernant les matières visées à l'article 78 de la Constitution.

En ce qui concerne la partie relative au régime de disponibilité des contrôleurs aériens, les différentes mesures de l'accord social devront être mises en oeuvre en concertation avec les partenaires sociaux. Le paiement de ces prestations est indispensable pour permettre à Belgocontrol de disposer des moyens nécessaires pour investir dans la protection de ses sites et pour moderniser et sécuriser ses systèmes de gestion du trafic aérien.

Précisons que la majorité des coûts de Belgocontrol sont financés par les usagers de l'espace aérien. L'État fédéral ne finance qu'une partie des prestations de Belgocontrol sur les aéroports. Selon l'accord de coopération de 1989, les Régions y participent également. L'État belge prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de son espace aérien conformément au troisième contrat de gestion conclu entre l'État belge et Belgocontrol. C'est pourquoi je réitérerai le plus tôt possible la demande de financement à charge du budget fédéral pour l'année 2016 auprès des partenaires du gouvernement.

16.03 **Karine Lalieux** (PS): Merci, monsieur le ministre. Il est très important que cet arrêté sorte au plus vite pour entériner l'accord social. C'est sur cette base qu'ils pourront continuer à négocier toutes les autres choses que demandent les contrôles aériens. Avez-vous fixé un calendrier pour cet arrêté royal en Conseil des ministres?

16.04 **François Bellot**, ministre: Je n'ai pas défini de timing fermé. Je vais demander son inscription ainsi que celle de deux ou trois autres points.

16.05 **Karine Lalieux** (PS): Mais pour l'arrêté royal?

16.06 **François Bellot**, ministre: Non, il y a le financement.

16.07 **Karine Lalieux** (PS): J'ai bien compris. L'accord social a été entériné. Vous me dites qu'il faut un arrêté royal pour ce faire. Pour qu'ils puissent continuer à négocier à Belgocontrol, ils ont besoin de cet

entérinement. C'est pourquoi je dis qu'il y a urgence, pour éviter des congés de maladie prolongés. Cet arrêté royal doit être pris pour mettre tout le monde autour de la table.

Parallèlement, à propos du financement des 25 millions, il n'est pas besoin de rappeler tout l'historique. Dans cette commission, nous sommes bien au courant de la problématique. Concernant l'accord de coopération, la ministre Galant nous avait dit qu'elle était en train de négocier. Donc, j'espère que nous y parviendrons bientôt.

Aujourd'hui, pour rassurer Belgocontrol, les citoyens et les usagers de l'aéroport sur la sécurité, il est important que le financement respecte le contrat de gestion qu'a signé le gouvernement fédéral et qu'il soit inscrit au budget dès l'initial, ou au premier ajustement.

Nous devons maintenant attendre le prochain ajustement. Il est compliqué de gérer correctement en travaillant de cette manière-là, monsieur le ministre.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het principeakkoord over de liberalisering van het Europese spoorwegnet" (nr. 10979)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het akkoord van 19 april 2016 van het tripartiete overleg over het vierde spoorwegpakket" (nr. 11089)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de liberalisering van het spoor in 2023" (nr. 11107)

17 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord de principe relatif à la libéralisation du réseau ferroviaire européen" (n° 10979)

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord intervenu au sein du trilogue du 19 avril 2016 dernier sur le 4^e paquet ferroviaire" (n° 11089)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la libéralisation du rail en 2023" (n° 11107)

17.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben kunnen lezen dat er een principeakkoord zou zijn omtrent de liberalisering van het Europees spoorwegnet. Op 20 april zou dat akkoord bereikt zijn als onderdeel van het vierde spoorwegpakket.

De sp.a meent al lang dat een blinde liberalisering absoluut te vermijden is. Dan zou er immers alleen aan *cherry picking* worden gedaan waarbij rendabele lijnen geprivatiseerd worden en verlieslatende lijnen gesocialiseerd. De gevolgen hiervan omvatten stijgende prijzen voor de reizigers, de veiligheid die in het gedrang komt en arbeidsstatuten die ondergeschikt worden aan de winst.

Wij hebben een aantal krachtlijnen van het akkoord kunnen terugvinden in de kranten. Openbare aanbesteding wordt de norm maar er zou ook een mogelijkheid zijn van directe gunning. Volgens de krantencommentaren was er tot het laatste moment blijkbaar grote onenigheid over de sociale aspecten. Moeten vervoerders bij de overname van het contract al dan niet verplicht worden om het personeel over te nemen met de geldende arbeidsvoorwaarden? Blijkbaar zou deze verplichting op het laatste moment geschrapt zijn.

Ik kom tot mijn vragen. Kunt u toelichting geven bij dit akkoord? Welk standpunt heeft België ingenomen tijdens de onderhandelingen?

17.02 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, l'Union européenne a trouvé un accord sur le quatrième paquet ferroviaire, qui prévoit notamment que le transport de passagers devra s'ouvrir à la concurrence à partir de 2023. L'Union européenne veut que les monopoles nationaux aient totalement disparu au plus tard en 2033. L'accord prévoit une souplesse pour les pays qui pourraient démontrer que, vu

les caractéristiques de leur réseau, l'ouverture à la concurrence serait contre-productive. Mais la charge de la preuve incomberait au pays en question et les entreprises potentiellement intéressées par une entrée sur ce marché pourraient contester la décision, selon une source européenne citée par *L'Echo*.

La Commission européenne estime que cette libéralisation va améliorer la qualité du service et faire baisser le prix du ticket pour le voyageur. Pourtant, le bilan des pays où cette libéralisation a déjà été effectuée montre le contraire.

Au Royaume-Uni, suite à la libéralisation, les prix des tickets sont trois fois plus élevés, les usagers consacrent trois fois plus de leur budget aux transports en commun. Les trains ont plus de retard et le nombre d'accidents a sensiblement augmenté. L'État se voit obligé de dépenser encore plus d'argent pour le rail qu'avant la libéralisation, afin de mettre un peu d'ordre dans la pagaille provoquée par les sociétés privées. Une seule couche de la population y trouve son compte: les actionnaires des entreprises ferroviaires. En Angleterre, ces actionnaires ont touché 200 millions de livres de dividendes en 2013 alors que les tarifs avaient fortement augmenté pour les usagers.

Aux Pays-Bas, dans le cadre de l'enquête parlementaire sur le FYRA, l'ex-président de la NS a affirmé que "la mère de tous les malheurs dans ce scandale était la privatisation de la société".

Ce processus de libéralisation semble constituer une grave menace.

Monsieur le ministre, quelles seraient les conséquences d'une telle libéralisation en Belgique pour les usagers du rail - prix, offre ferroviaire, qualité du service -, pour le personnel de la SNCB et pour la sécurité du rail? Quelle est votre position et celle du gouvernement à propos du quatrième paquet ferroviaire? Le voyez-vous plutôt comme une opportunité ou plutôt comme une menace? Allez-vous plaider pour la clause de souplesse prévue par le processus de libéralisation? Si oui, sur la base de quels arguments? Sinon, pourquoi?

17.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, le 19 avril dernier, le Trilogue a dégagé un projet d'accord qui sera présenté au Coreper. Selon les plus optimistes, le Conseil pourrait même prochainement voter le volet politique du quatrième paquet ferroviaire.

Des interprétations divergentes circulent quant à la portée du projet d'accord. Certains estiment que la libéralisation des réseaux deviendra obligatoire dès 2023, tandis que d'autres estiment que les États membres pourront maintenir le choix de l'attribution directe à un opérateur interne sous certaines conditions liées à l'amélioration du service. Il apparaît également que la dimension sociale a été largement ignorée par les négociateurs. Pour rappel, votre prédécesseure s'était publiquement engagée à défendre la position Benelux, ce qui signifie donc que toute autre proposition devait être rejetée.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous détailler précisément l'accord intervenu? Confirmez-vous la position Benelux comme étant la position officielle de la Belgique? Quel est le mandat attribué par le gouvernement à ses représentants siégeant au Coreper? La Belgique pourra-t-elle, comme nous le pensons, toujours attribuer directement son réseau à un opérateur interne? Dans la négative, la Belgique va-t-elle s'opposer avec force au volet politique du quatrième paquet ferroviaire?

17.04 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, à la suite de six réunions du Trilogue, le pilier "marchés" du quatrième paquet ferroviaire a effectivement fait l'objet d'un accord formel le 19 avril dernier. Cet accord n'est toutefois pas encore complètement entériné, dans la mesure où chaque institution, le Conseil et le Parlement européen, doit encore donner son approbation formelle.

Le Comité des représentants permanents du Conseil de l'Union européenne (Coreper) se réunira à cet effet le 27 avril. Pour rappel, le Coreper est composé de représentants des pays membres de l'Union européenne ayant le rang d'ambassadeur auprès de l'Union européenne. Il est présidé par le pays de l'Union européenne qui assure la présidence, en l'occurrence les Pays-Bas.

Ik herinner eraan dat de liberalisering van de sector in de jaren 90 werd ingezet en zich geleidelijk aan heeft voortgezet. Het gaat bijgevolg niet om een nieuw proces.

En ce qui concerne le contenu, le pilier "marchés" du quatrième paquet ferroviaire se compose de deux principaux aspects: l'aspect lié à la gouvernance, matérialisé par une modification de la directive 2012/34 de

l'Union européenne établissant un espace ferroviaire unique européen, et l'aspect relatif aux obligations de service public qui tend à modifier le règlement du 13 septembre 2007.

Het aspect *governance* beoogt voornamelijk versterking van de onafhankelijkheid van de kernfunctie van de infrastructuurbeheerder ten opzichte van de spoorwegonderneming. De omzetting van de richtlijn moet uiterlijk 24 maand na de inwerkingtreding ervan voltooid zijn.

L'aspect relatif aux obligations de service public prévoit, quant à lui, que le principe d'attribution des contrats de service public soit l'appel d'offres. Toutefois, des exceptions majeures existent. En effet, l'attribution directe des contrats de service public pourra toujours se faire et ce, sans limite dans le temps, moyennant le respect d'un schéma de performance. Ainsi, il reviendra à l'État de déterminer des objectifs auxquels devra satisfaire le service public, de vérifier à intervalles réguliers leur bon accomplissement et d'imposer le cas échéant des sanctions dissuasives afin de remettre l'opérateur historique de service public sur les bons rails.

La Belgique a d'ailleurs largement défendu cette idée de permettre aux États de continuer à procéder par attribution directe des contrats de service public, dès lors que les caractéristiques d'une infrastructure ne se prêtaient pas au passage vers la procédure d'appel d'offres, procédure concurrentielle qui ne convient pas à l'organisation et à la structure de notre réseau.

L'attribution directe actuellement en vigueur pourra cependant être utilisée pendant 7 ans, ce qui laisse un laps de temps appréciable afin de migrer vers le régime d'attribution directe prenant place dans le cadre du schéma de performance. La période transitoire de 7 ans commence dès la publication au *Journal officiel de l'Union européenne* du règlement, qui est prévue fin 2016, début 2017.

Met betrekking tot de sociale aspecten in het kader van de verplichtingen van openbare dienstverlening scheidt het akkoord dat tussen de drie Europese instellingen tot stand kwam bovendien geen reële meerwaarde inzake bescherming van de werknemers.

Il n'y a en effet pas vraiment d'avancée au regard du droit actuellement en vigueur, qui prévoit à titre optionnel l'application de la directive 2001/23 offrant au personnel une protection en cas de transfert. La Belgique avait pour sa part milité en faveur d'un renforcement de la protection des travailleurs en adhérant à la voie préconisée initialement par le Parlement européen par sa résolution du 26 février 2014, mais ce positionnement était largement minoritaire au sein du Conseil. Par ailleurs, le Parlement européen abandonna cette position et fit preuve de plus d'ouverture sur ce point vis-à-vis du Conseil et de la Commission européenne, ce qui permit notamment d'aboutir à l'accord du 19 avril. Il n'y a enfin pas eu de suppression de disposition en dernière minute à ce sujet.

Les principes de la position Benelux ont bien été défendus par la délégation belge durant les négociations qui ont pris place au sein du Conseil, au niveau du groupe de travail Transport terrestre du Coreper et au niveau des résolutions ministérielles. En effet, comme susmentionné, les différents représentants belges ont notamment défendu le maintien de l'attribution directe et le renforcement des conditions sociales.

J'espère que vous avez compris le processus. Si l'opérateur historique, qui est public, peut démontrer, au travers des paramètres et des indicateurs de performance qu'il conviendra de définir avec lui, qu'il atteint les niveaux de performance avec une périodicité définie de 3, 4 ou 5 ans – je m'excuse, je n'ai pas encore tout cela en tête – il pourra conserver sa délégation de mission de service public.

Je pense que pour le gouvernement belge, c'est une excellente option. En tout cas, c'est l'option que je défendais même avant d'être ministre. Je pense que la taille de notre pays ne permet pas d'ouvrir. Je ne dis pas qu'il n'y a pas eu des tentatives, mais il faudra aussi que l'opérateur historique se modernise et s'adapte au marché, en démontrant que son efficacité, mesurée par des indicateurs, s'améliore avec le temps. Bien entendu, indépendamment de la directive européenne, c'est un objectif que nous poursuivons tous.

Aujourd'hui, nous connaissons tous les difficultés. Nous osons espérer que demain sera un meilleur jour qu'hier et aujourd'hui en matière de performance au service de la mobilité du pays. Voilà le message que je souhaitais adresser à l'occasion de la réponse à ces questions intéressantes que vous avez posées.

17.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik treed u bij wanneer u zegt dat de historische operator zichzelf permanent moet verbeteren. Ik meen dat dit

in het belang is van zowel de overheid als de reizigers en de onderneming. Daar heb ik dus absoluut geen probleem mee. Het zou dom zijn van ons om alles zo te laten, zonder dat er effectief inspanningen worden gedaan om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren. Ik ben het ook met u eens dat wij als klein land binnen dat geheel ervoor moeten opletten dat wij de mogelijkheid daartoe behouden. Wij moeten de nodige tijd kunnen geven opdat dit bedrijf kan standhouden.

17.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je me réjouis de la partie principale de votre réponse, qui consiste à dire qu'il faut pouvoir miser sur l'opérateur historique et à indiquer que le gouvernement s'engage dans cette voie. C'est l'option souhaitable pour le personnel du rail, les usagers et un bon développement des transports en commun. Cette décision est sage, et je la soutiens.

J'ajoute néanmoins un petit bémol. Je vous ai entendu avancer comme argument principal la taille du pays.

17.07 François Bellot, ministre: Je l'ai dit, mais ce n'est pas la seule raison.

17.08 Marco Van Hees (PTB-GO!): D'accord.

17.09 François Bellot, ministre: Ce n'est pas ma justification principale. Ne l'interprétez pas comme cela.

17.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je réduis donc la taille de cet argument! Je serais donc intéressé par vos autres justifications.

J'en viens à ma deuxième réserve. Qu'entendez-vous par "modernisation"? Si moderniser revient à développer une entreprise publique performante, mais respectueuse des intérêts des usagers et des travailleurs, je partage totalement cette conception. En revanche, s'il s'agit de persévérer dans ce que l'on impose actuellement à la SNCB en termes d'économies et d'augmentation de la productivité sans en examiner les effets néfastes, je ne pourrai pas soutenir une telle vision.

En tout cas, nous en reparlerons dans les semaines, les mois, voire les années à venir.

17.11 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je suis rassurée par l'attribution, d'abord sans limitation pendant 7 ans, et puis en fonction d'un schéma de performance.

Encore une fois, la performance d'une entreprise ne vient pas seulement de ses travailleurs, mais est aussi la conséquence d'un État qui soutient cette entreprise. Comment peut-il le faire, sinon en lui octroyant les moyens nécessaires?

Nous attendons donc un soutien de l'État pour ces deux entreprises qui en ont besoin. En tout cas, c'est une bonne nouvelle au regard de l'Union européenne.

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

18 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegtuigroute Leuven Rechtdoor" (nr. 10907)

18 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 10907)

18.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, op mijn beurt wens ik u heel veel succes in de waarschijnlijk bijzonder zware taak die u wacht.

Het is niet de eerste keer dat de vliegtuigroute Leuven Rechtdoor in deze commissie ter sprake komt, en waarschijnlijk ook niet de laatste. De recente uitspraak van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg in Brussel heeft de gemeenten Holsbeek, Haacht, Rotselaar en Aarschot, om op het op zijn zachtst uit te drukken, op zijn minst verbaasd. De gemeenten beraden zich of zij verder in beroep zullen gaan, want de rechtbank sprak in minder dan één jaar tijd een tegengesteld vonnis uit.

De route Leuven Rechtdoor werd op 6 maart 2014 ingevoerd en leidde tot een onrechtvaardige concentratie

van geluidshinder in de regio ten noorden van Leuven. De gemeenten in die regio leveren met 80 % van het dalende vliegverkeer al een enorm grote inspanning. Door de route Leuven Rechtdoor kwam daar nog een deel van het opstijgende vliegverkeer bij.

De recent vrijgegeven officiële evaluatie door Belgocontrol is trouwens vernietigend voor die vliegroute. De conclusie van het rapport is dat "vergeleken met de vorige situatie, de vliegroute Leuven Rechtdoor een negatieve impact heeft op de vluchtefficiëntie en op de complexiteit van het management van het luchtverkeer".

Het is verbazend vast te stellen dat de rechter daarmee geen rekening houdt, noch met de enorme extra geluidshinder in voornoemde gemeenten, en louter concludeert dat de Belgische Staat vrij is in het bepalen van vliegroutes.

Ik heb de volgende vragen.

Wat zijn uw inzichten over de vliegroute Leuven Rechtdoor? Op welke manier gaat u verder met dit dossier? Bent u van plan om de vliegroute Leuven Rechtdoor alsnog te schrappen, zoals dat al eens gebeurde, zodat het evenwicht inzake geluidshinder hersteld wordt? Wat is de reden van uw beslissing?

18.02 Minister **François Bellot**: Bij beschikking van 6 april 2016 heeft de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel van de Nederlandstalige kamer de vonnissen van 7 en 11 mei 2015 vernietigd, waarbij aan de Belgische Staat was opgelegd om elk gebruik te staken van de op 6 maart 2014 gepubliceerde procedures voor de vliegroute 07 Leuven Rechtdoor.

Overeenkomstig het standpunt dat sinds jaren door de Belgische Staat wordt aangehouden, heeft de rechter bevestigd dat de aangevochten instructies niet als plannen of programma's in die zin in de wet van 13 februari 2006 konden worden bestempeld.

De argumenten en verweermiddelen van de Belgische Staat over het geschil ten gronde werden allemaal aanvaard, zonder enige uitzondering. Zo werd ook het aangevoerde argument van de geluidshinder op grond van de VLAREM-reglementering ontkracht.

De voorzitter heeft geoordeeld dat de politieke keuze van de Staat in casu niet onredelijk was. Als gevolg van de laatste beschikking is de staking van de vliegroute Leuven Rechtdoor opgeheven en kan de route volkomen wettelijk worden gebruikt.

De operationele analyse van de routes aan de hand van de simulatortest heeft uitgewezen dat de meeste vliegtuigen die de betrokken vliegroute gebruiken zich op meer dan 6 000 voet bevinden wanneer ze de klagende gemeenten overvliegen. Die hoogte wordt doorgaans beschouwd als niet meer deel uitmakend van de hoogte die met betrekking tot de geluidshinder wordt gemeten.

Ook het NDAP1-systeem, een geoptimaliseerd profiel voor het opstijgen, dat binnenkort wordt ingevoerd, zal ervoor zorgen dat de vliegtuigen nog sneller stijgen en zo vlug mogelijk hoogtes bereiken waardoor de geluidshinder aan de grond sterk afneemt.

De beslissing van de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg werd nog niet betekend en tot op vandaag niet aangevochten. Ik wil mij echter schikken naar het regeerakkoord waarin staat dat de betrokken route zal worden geëvalueerd. Er werd een analyse uitgevoerd met betrekking tot de aspecten veiligheid en capaciteit. Dit wordt momenteel door mijn diensten onderzocht.

Ontmoetingen met de verenigingen van buurbewoners hebben plaatsgevonden, teneinde een bevredigende oplossing te proberen te vinden.

Met betrekking tot de aangehaalde evaluatie die op 25 juni door Belgocontrol werd gepubliceerd dient te worden verduidelijkt dat milieu en geluidsimpact niet tot het bevoegdheidskader van Belgocontrol behoren. De deskundigheid van Belgocontrol beperkt zich tot de operationele aspecten van de luchtverkeersleiding. Om de objectiviteit van de debatten te vrijwaren doet men er goed aan om de zaken niet te vermengen.

18.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Dat u zich voor de rest niet uitspreekt over het vonnis van de rechter is niet meer dan normaal. Ik greep het alleen aan om de

problematiek opnieuw onder uw aandacht te brengen.

Het klopt niet dat er minder geluidsoverlast is door die 6000 voet. Als u alle routes op een duidelijke manier evalueert, dan zult u zien dat Leuven Rechtdoor voor die klagende gemeenten echt wel meer geluidsoverlast geeft, om de heel eenvoudige reden dat wij al de meeste geluidsoverlast hadden. Nu komt er nog overlast bij, terwijl andere routes gespaard worden.

Ik zal dus nog heel vaak daarmee terugkomen.

De evaluatie die in het regeerakkoord is afgesproken, is niet meer dan logisch. Dat is misschien een zeer goede zaak, maar ik vraag u dan alleen om die zo snel mogelijk uit te voeren, op het moment dat er volop gebruikgemaakt wordt van Leuven Rechtdoor. Uw voorgangster heeft het namelijk altijd voor zich uitgeschoven.

Die evaluatie moet met objectieve criteria, en in vergelijking met de andere routes, worden gemaakt. Die boodschap wilde ik u vandaag geven, mijnheer de minister. Het blijft een probleem. Ik hoop dat u daarin een wijze beslissing zult nemen, maar ik heb geen reden om aan te nemen dat u dat niet zou doen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.31 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.31 heures.