



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

27-04-2016

Namiddag

Mercredi

27-04-2016

Après-midi

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
	(witte kaft)		(couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be	www.lachambre.be
e-mail : publicaties@dekamer.be	e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

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)

Sprekers: **Laurent Devin, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 3

- 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)

Sprekers: **Gilles Foret, Jef Van den Bergh, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van 5

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe aanvliegpprocedure 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)

Sprekers: **Benoit Hellings, Karine Lalieux, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

SOMMAIRE

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)

Orateurs: **Laurent Devin, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 3

- 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)

Orateurs: **Gilles Foret, Jef Van den Bergh, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 5

- M. Benoit 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. Benoit 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)

Orateurs: **Benoit Hellings, Karine Lalieux, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

<p>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)</p> <p><i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	7	<p>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)</p> <p><i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	7
<p>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)</p> <p><i>Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	8	<p>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)</p> <p><i>Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	8
<p>Samengevoegde vragen van</p>	9	<p>Questions jointes de</p>	9
<p>- 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)</p>	9	<p>- 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)</p>	9
<p>- 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)</p> <p><i>Sprekers: Benoit Hellings, David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	9	<p>- 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)</p> <p><i>Orateurs: Benoit Hellings, David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	9
<p>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)</p> <p><i>Sprekers: David Clarinval, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	13	<p>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)</p> <p><i>Orateurs: David Clarinval, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	13
<p>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)</p> <p><i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	14	<p>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)</p> <p><i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	14
<p>Samengevoegde vragen van</p>	15	<p>Questions jointes de</p>	15

- 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)	15	- 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)	15
- 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)	15	- 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)	15
- 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)	15	- 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)	15
- 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)	15	- 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)	15
- 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)	16	- 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)	16
- 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) <i>Sprekers: David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	16	- 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) <i>Orateurs: David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	16
Samengevoegde vragen van	20	Questions jointes de	20
- 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)	20	- 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)	20
- 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)	20	- 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)	20
- 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)	20	- 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)	20
- 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	20	- 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)	20

door Infrabel" (nr. 11072)

Sprekers: **Wouter Raskin, David Geerts, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Wouter Raskin, David Geerts, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 21 | <p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 21 |
| <p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> Vincent Scourneau, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 23 | <p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> Vincent Scourneau, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 23 |
| <p>Samengevoegde vragen van</p> | 24 | <p>Questions jointes de</p> | 24 |
| <p>- 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)</p> | 24 | <p>- 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)</p> | 24 |
| <p>- 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)</p> <p><i>Sprekers:</i> Vincent Scourneau, Jef Van den Bergh, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 24 | <p>- 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)</p> <p><i>Orateurs:</i> Vincent Scourneau, Jef Van den Bergh, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 24 |
| <p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 26 | <p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 26 |
| <p>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</p> | 27 | <p>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</p> | 27 |

bestrijding van spoorweglawaaï" (nr. 10910) <i>Sprekers:</i> Karin Temmerman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		acoustiques des trains" (n° 10910) <i>Orateurs:</i> Karin Temmerman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
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) <i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	29	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) <i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	29
Samengevoegde vragen van	30	Questions jointes de	30
- 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)	30	- 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)	30
- 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)	30	- 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 4e paquet ferroviaire" (n° 11089)	30
- 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) <i>Sprekers:</i> David Geerts, Marco Van Hees, Karine Lalieux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	30	- 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) <i>Orateurs:</i> David Geerts, Marco Van Hees, Karine Lalieux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	30
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) <i>Sprekers:</i> Karin Jiroflée, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	34	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) <i>Orateurs:</i> Karin Jiroflée, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	34

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.

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 spoorwepolitie" (nr. 10224)**

01.01 **Laurent Devin (PS):** Anders dan mevrouw Galant bent u vertrouwd met de materie, en dat stemt ons hoopvol. U zal op ons kunnen rekenen als u een constructief beleid voert.

Jo Cornu heeft gesuggereerd om het takenpakket van de agenten van Securail uit te breiden, onder andere door ze te bewapenen.

Volgens de CEO van de NMBS hebben de verijdelde aanslag in de Thalystrein van Amsterdam naar Parijs en de aanslagen in Parijs aangetoond dat de veiligheidsmaatregelen inefficiënt zijn. De agenten van Securail zouden gemachtigd moeten worden om een wapen te dragen, identiteitscontroles uit te voeren of mensen te fouilleren.

Dat dreigt de deur open te zetten voor uitwassen. De wapendracht zou een exclusieve bevoegdheid van de politie moeten blijven. Hoewel de CEO van de NMBS benadrukt dat de veiligheid op het spoornet onvoldoende is, pleit hij zelf voor de *one man car*, waardoor er talrijke treinen zonder begeleider zouden rijden.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 23 sous la présidence de 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)**

01.01 **Laurent Devin (PS):** Votre connaissance de la matière, contrairement à Mme Galant, est une source d'espoir. Vous pourrez compter sur nous si vous menez une politique constructive.

Jo Cornu a émis l'hypothèse d'élargir les missions des agents de Securail, notamment en les armant.

Selon le CEO de la SNCB, l'attaque manquée du Thalys Amsterdam-Paris et les attentats de Paris ont mis en évidence l'inefficacité des mesures de sécurité. Les agents de Securail devraient être habilités à porter une arme et à effectuer des contrôles d'identité ou des fouilles.

Ces demandes pourraient engendrer des dérives. Le port d'arme devrait rester du ressort exclusif des forces de police. Le CEO de la SNCB souligne d'ailleurs l'inefficacité de la sécurité du rail alors qu'il plaide pour le *One Man Car*, la suppression de la présence d'agents dans de nombreux trains.

Zijn volgens u de veiligheidsmaatregelen ondoeltreffend? Aan welke oplossingen denkt u?

01.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik dank u voor uw hartelijke woorden, ook al hebben we verschillende politieke opvattingen. Ik ben een pragmaticus en zal trachten het dagelijkse leven van onze landgenoten op het vlak van de mobiliteit te verbeteren.

We moeten er alles aan doen om de snelle heropening van de luchthaven van Brussel mogelijk te maken en de nodige veiligheidsmaatregelen treffen. Ik onderneem liever actie en geef dan uitleg bij de genomen beslissingen, want ik heb een hekel aan praatjes voor de vaak.

We betreuren dat een vertrouwelijke brief na een vergadering over de veiligheid van de spoorwegen met de heer Cornu, mijn kabinet en dat van Binnenlandse Zaken in de pers werd gelekt. Deze brief bevat geen proactieve vragen van de NMBS, maar nieuwe pistes die nog bestudeerd worden.

De regering moet zich over de toenadering tussen Securail en de spoorwegpolitie buigen.

Het nodige werd gedaan om de veiligheid te verbeteren. Het koninklijk besluit tot uitvoering van verscheidene artikelen van de wet betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren voor de sector Vervoer, deelsector spoorvervoer, is intussen gepubliceerd. Het legt de uitbaters van spoorweginfrastructuur die als kritiek wordt aangemerkt de verplichting op een beveiligingsplan op te stellen.

Er loopt een goedkeuringsprocedure voor een bedrag van meerdere miljoenen voor de installatie van 1.000 extra camera's door Infrabel en de NMBS. Ook Securail heeft na de aanslagen maatregelen genomen, onder andere de versterking van de patrouilles in de hst's.

Mijn kabinet en dat van de minister van Binnenlandse Zaken bestuderen momenteel de resultaten van de gezamenlijke denkoefening van Securail en de spoorwegpolitie, waarmee de samenwerking tussen beide diensten moet worden geoptimaliseerd.

01.03 **Laurent Devin** (PS): Heeft u een termijn vooropgesteld voor uw gesprekken met Securail en het departement Binnenlandse Zaken? Zal u uw mobiliteitsbeleid voorstellen?

01.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Elke

Estimez-vous que les mesures de sécurité sont inefficaces? Quelles pistes envisagez-vous?

01.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je vous remercie pour vos propos cordiaux malgré nos options politiques différentes. Je suis quelqu'un de pragmatique et veillerai à améliorer la mobilité et le quotidien de nos concitoyens.

Nous devons d'urgence permettre la réouverture de l'aéroport de Bruxelles et prendre les mesures de sécurité indispensables. Je privilégierai donc l'action et l'explication des décisions plutôt que les messages creux.

Nous déplorons la publication dans la presse d'une lettre confidentielle faisant suite à une réunion entre M. Cornu, mon cabinet et celui de l'Intérieur au sujet de la sécurité des chemins de fer. Elle ne contient pas de demandes proactives de la SNCB mais de nouvelles pistes toujours à l'examen.

La réflexion sur le rapprochement entre Securail et la police des chemins de fer devra être menée au sein du gouvernement.

Nous n'avons pas attendu pour renforcer la sécurité. L'arrêté d'exécution de plusieurs articles de la loi relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques pour le secteur des transports a été publié. Il impose l'élaboration d'un plan de sûreté aux exploitants d'infrastructures ferroviaires désignées comme critiques.

Un budget de plusieurs millions d'euros est par ailleurs en cours d'approbation pour 1 000 caméras supplémentaires au sein d'Infrabel et de la SNCB. Securail a également pris des mesures après les attentats, notamment en renforçant les patrouilles dans les TGV.

Mon cabinet et celui du ministre de l'Intérieur étudient actuellement les résultats de la réflexion menée par Securail et la police des chemins de fer afin d'améliorer leur collaboration.

01.03 **Laurent Devin** (PS): Avez-vous fixé un délai quant aux échanges menés avec Securail et le ministère de l'Intérieur? Comptez-vous présenter votre politique en matière de mobilité?

01.04 **François Bellot**, ministre (*en français*):

nieuwe minister legt een verklaring af binnen zes weken na zijn aantreden. Ik zal samen met de commissievoorzitter een datum vaststellen vóór eind mei.

Wij hebben nog geen termijn vooropgesteld voor de gesprekken met Securail en het departement Binnenlandse Zaken omdat wij nog met alle actoren om de tafel moeten gaan zitten.

01.05 Laurent Devin (PS): Wij kijken uiteraard uit naar uw beleidsverklaring.

Het incident is gesloten.

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): In België worden de informatie over de rijbewijzen op transversale wijze tussen de verschillende FOD's en de lokale en federale politiediensten gebruikt. De gegevens zitten versnipperd tussen die departementen en diensten, wat resulteert in een gebrek aan uniformiteit in de methodes die gevolgd worden voor de inzameling, registratie en classificatie van die gegevens en vaak tot problemen met de kruispuntbank voor rijbewijzen leidt.

De agenten die informatie over een rijbewijs willen controleren hebben geen toegang tot de beperkingen die bij de FOD Binnenlandse Zaken worden bijgehouden en kunnen niet nagaan of er tegen een bepaalde bestuurder geen sanctie werd uitgesproken.

Zou er niet de hoogste prioriteit moeten worden gegeven aan de uniformering van de tools van de verschillende FOD's? De implementatie van een enkele IT-tool lijkt onafwendbaar. Hoe staat het met dat dossier?

Indien de diverse beleidsniveaus beter met elkaar

Chaque nouveau ministre fait une déclaration dans les six semaines qui suivent son installation. Je choisirai une date avant la fin du mois de mai avec le président de la commission.

Nous n'avons pas encore fixé de délai concernant les discussions avec Securail et le ministère de l'Intérieur car nous devons nous concerter avec l'ensemble des acteurs.

01.05 Laurent Devin (PS): Nous serons évidemment attentifs à votre déclaration de politique générale.

L'incident est clos.

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)

02.01 Gilles Foret (MR): En Belgique, le permis de conduire est utilisé de manière transversale entre différents SPF et les services de police locaux et fédéraux. Les données sont disséminées entre ces départements et services, ce qui entraîne un manque d'homogénéité dans la méthode de récolte, d'enregistrement et de classement de ces données et cause des problèmes récurrents avec la banque-carrefour des permis de conduire.

Les agents souhaitant vérifier les informations relatives à un permis de conduire n'ont accès ni aux restrictions enregistrées au département Intérieur ni à d'éventuelles sanctions en cours pour certains conducteurs.

L'uniformisation des outils entre les différents SPF ne devrait-elle pas être une priorité absolue? La mise en place d'un seul et même outil informatique paraît inévitable. Où en est ce dossier?

Une plus grande collaboration entre les niveaux de

zouden samenwerken, zou men al heel wat problemen die de politieagenten en de betrokken administraties ondervinden kunnen voorkomen. Zijn die administraties vragende partij? Welke strategie wordt er onderzocht om de inzameling, classificatie en informatie-uitwisseling te verbeteren?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Het doel van de databank voor rijbewijzen (Mercurius) moet toch zijn dat de politie meteen kan controleren of een bestuurder al dan niet over een geldig rijbewijs beschikt. Het is dan ook belangrijk dat de uitrol van Mercurius afgewerkt wordt.

Hoe staat het daarmee? Zullen onmiddellijke intrekkingen en tijdelijke rijverboden van enkele uren ook worden opgenomen in de databank?

02.03 Minister François Bellot (*Frans*): De gegevensuitwisseling bestaat sinds de kruispuntbank voor rijbewijzen bij de wet houdende diverse bepalingen van 14 april 2011 werd opgericht. De uitwisseling gebeurt ook daadwerkelijk voor de gegevens uit het Rijksregister, de examenresultaten van GOCA en de gegevens betreffende het eigenlijke rijbewijs.

De bedoeling van het Mercuriusproject is te komen tot een elektronische uitwisseling van gegevens van justitie en politie in verband met het verval van het recht tot sturen, de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en het tijdelijk rijverbod.

(*Nederlands*) De gegevens over het verval van het recht tot sturen behoren tot de bevoegdheid van de FOD Justitie. Momenteel worden die niet doorgestuurd naar de kruispuntbank. Dat is een doelstelling van Mercurius. De analysefase van het project is bijna afgerond. Daarna gaan de technische werkgroepen van start. Ik schat dat het project eind 2016 in productie kan gaan.

(*Frans*) De FOD Mobiliteit stelt al een onlineservice ter beschikking waarmee alle gegevens met betrekking tot het rijbewijs in real time kunnen worden opgevraagd.

Al die gegevens zitten al in de kruispuntbank voor rijbewijzen. Wanneer de verbinding met het gerecht en de politie is gemaakt, zullen alle betrokken partijen de huidige status van een rijbewijs op eenvoudig verzoek in real time kunnen opvragen.

pouvoir permettrait d'anticiper bien des problèmes rencontrés par les agents de police ou les administrations concernées. Ces administrations en font-elles la demande? Quelle est la stratégie étudiée pour améliorer la collecte, le classement et l'échange des informations?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): La finalité de la banque de données des permis de conduire (Mercurius) n'est-elle pas de permettre à la police de contrôler immédiatement si un conducteur dispose ou non d'un permis de conduire en règle? Il importe dès lors d'achever le déploiement de Mercurius.

Où en est ce déploiement aujourd'hui? Les retraits immédiats du permis et les interdictions temporaires de conduite pour quelques heures seront-ils également repris dans cette banque de données?

02.03 François Bellot, ministre (*en français*): L'échange de données existe depuis la fondation de la banque-carrefour des permis de conduire par la loi du 14 avril 2011. Cet échange est opérationnel pour les données provenant du Registre national, les résultats d'examen 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.

(*En néerlandais*) Les données relatives à la déchéance du droit de conduire relèvent des attributions du SPF Justice et elles ne sont pour l'instant pas transmises à la banque-carrefour. Cela fait partie des objectifs de Mercurius. La phase d'analyse du projet est quasiment terminée et les groupes de travail techniques prendront ensuite le relais. Je pense que le projet pourrait atteindre la phase de production d'ici à la fin 2016.

(*En français*) 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.

La banque-carrefour des permis de conduire contient déjà toutes ces données. Lorsque les liens seront établis 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.

(Nederlands) De onmiddellijke intrekking en het tijdelijke rijverbod zullen worden opgenomen in de databank.

De databank zal geen onderscheid maken tussen de houder van een Belgisch rijbewijs, aangegeven met vrijstelling van het theoretisch en praktisch examen, de houder van een erkend vreemd rijbewijs en andere houders van een Belgisch rijbewijs.

02.04 Gilles Foret (MR): Ik twijfel er niet aan dat u alles in het werk zal stellen opdat de diverse diensten toegang zouden krijgen tot alle gegevens. Dit is een complex dossier, aangezien er verscheidene diensten en bestuursniveaus bij betrokken zijn.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is heel belangrijk om de deadline van eind 2016 te halen.

Het incident is gesloten.

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 aanlegprocedure 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 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Het is geruststellend de netelige dossiers die op ons afkomen in bekwame handen te weten.

Volgens het weekblad *Le Vif/L'Express* heeft de vorige minister Belgocontrol gevraagd een nieuwe aanlegprocedure, meer bepaald RNP, in te voeren voor de landingen op baan 07L, die de veiligheid moet verbeteren. Die procedure lijkt wel op maat van Brussels Airport gemaakt, want ze maakt het mogelijk het parallelle gebruik van banen te veralgemenen en zo de commerciële capaciteit van de luchthaven op te trekken.

De RNP-technologie zal echter ook het aantal landende vliegtuigen op baan 07 doen toenemen. Op die manier verplaatst Belgocontrol de

(En néerlandais) Les retraits immédiats et les interdictions temporaires de conduire seront enregistrés dans la banque de données.

La banque de données ne fera pas de distinction entre le détenteur d'un permis de conduire belge signalé comme ayant été dispensé de l'examen théorique et pratique, le détenteur d'un permis de conduire étranger reconnu, et les autres détenteurs d'un permis belge.

02.04 Gilles Foret (MR): Je ne doute pas que vous mettrez tout en œuvre pour que les différents services aient accès à l'ensemble des données. Ce dossier est complexe, puisqu'il implique plusieurs services et niveaux de pouvoir.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est primordial de respecter la date butoir de fin 2016.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- M. Benoit 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. Benoit 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)

03.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): La compétence du ministre est rassurante étant donné les dossiers brûlants qu'il devra affronter.

D'après *Le Vif/L'Express*, la ministre précédente a demandé à Belgocontrol d'instaurer une nouvelle procédure d'approche, appelée RNP, pour les atterrissages en piste 07L, qui renforcera la sécurité. Cette procédure semble taillée sur mesure pour Brussels Airport car elle permettra de généraliser l'usage parallèle des pistes et donc d'augmenter la capacité commerciale de l'aéroport.

La technologie RNP favorisera par ailleurs les atterrissages en piste 07. Belgocontrol déplace ainsi des nuisances de l'Oostrand vers le Noordrand et

lawaaihinder van de Oostrand naar de Noordrand en naar de gemeenten in het centrum van Brussel. Er wordt echter geen structurele oplossing geboden.

Bevestigt u dat mevrouw Galant Belgocontrol gevraagd heeft de RNP-procedure in te voeren voor landingsprocedures op baan 07L? Zal er een milieueffectenrapportage worden verricht? Zal deze procedure enkel gebruikt worden tijdens de werkzaamheden aan de start- en landingsbaan 01/19?

Wanneer zal u het algemene plan voorstellen dat mevrouw Galant ons al maandenlang beloofde?

03.02 Karine Lalieux (PS): Indien deze informatie correct is, wordt er over de dichtstbevolkte gemeenten van Brussel gevlogen.

Heeft mevrouw Galant ingestemd met een intensiever gebruik van baan 07L voor de landingen? Hebben de deskundigen van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) haar gewezen op de noodzaak van een openbaar onderzoek en een effectenbeoordeling?

Heeft uw kabinet overlegd met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de verenigingen van omwonenden?

03.03 Minister François Bellot (Frans): De instructie met betrekking tot de RNP-aanvliegproucedures op baan 07 werd uitgevaardigd op 15 maart 2016 in het kader van grote herstellingswerken op Brussels Airport.

Die RNP-aanvliegproucedures op baan 07L zullen worden toegepast tijdens de werken aan baan 01/19. Er wordt geen nieuwe route ingevoerd; wel wordt er op een reeds bestaande landingsroute een nieuwe technologie toegepast. Het DGLV is eveneens van oordeel dat een milieueffectenevaluatie en uitvoerig overleg niet nodig zijn.

03.04 Karine Lalieux (PS): Er is dus nog geen route-Bellot.

03.05 Minister François Bellot (Frans): Die zal er misschien niet komen.

03.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ik zal een nieuwe vraag indienen om te achterhalen of het over een AIP SUP dan wel een AIP AMDT gaat.

Het komt erop neer dat de technologie een intensiever gebruik van de baan mogelijk maakt.

les communes du centre de Bruxelles, sans régler structurellement le problème.

Confirmez-vous que Mme Galant ait demandé à Belgocontrol de mettre en place la procédure RPN pour les atterrissages en piste 07L? Fera-t-elle l'objet d'une évaluation des incidences environnementales? L'utilisation de cette procédure sera-t-elle limitée à la durée des travaux en pistes 01/19?

Quand envisagez-vous de présenter le plan général promis depuis de longs mois par Mme Galant?

03.02 Karine Lalieux (PS): Si cette information se confirme, les communes les plus peuplées de Bruxelles seront survolées.

Mme Galant avait-elle donné son accord à une utilisation accrue de la piste 07L pour les atterrissages? Est-il exact que les experts de la Direction générale Transport aérien (DGTA) l'ont informée de la nécessité d'effectuer une enquête publique et une étude d'incidences?

Votre cabinet s'est-il concerté avec la Région de Bruxelles-Capitale et les associations de riverains?

03.03 François Bellot, ministre (en français): L'instruction pour des procédures d'approche RNP en piste 07 a été donnée le 15 mars 2016 dans le cadre d'importants travaux de réfection à l'aéroport de Bruxelles.

Ces procédures d'approche RNP en piste 07L seront appliquées pendant la période de travaux des pistes 01/19. Il ne s'agit pas d'une nouvelle route mais de l'application d'une nouvelle technologie sur un axe d'atterrissage déjà existant. La DGTA estime également qu'une évaluation d'incidence environnementale et des concertations poussées ne sont pas nécessaires.

03.04 Karine Lalieux (PS): Il n'y a donc pas encore de route "Bellot".

03.05 François Bellot, ministre (en français): Il n'y en aura peut-être pas.

03.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Je vous reposerai la question précise de savoir si c'était une AIP SUP ou une AIP AMDT.

L'enjeu est que la technologie permette d'intensifier l'usage d'une piste. Mais il s'agit de ne le faire que

Dat moet echter tijdelijk blijven. Er moeten structurele oplossingen worden gevonden voor iedereen.

03.07 Karine Lalieux (PS): Ik zal een schriftelijke vraag indienen over de planning van de werken.

03.08 Minister François Bellot (Frans): Er is me verteld dat de slijtlaag van de baan om de vijf jaar moet worden vernieuwd. In dit geval gaat het om een vijftienjaarlijks onderhoud. De slijtlaag moet worden verwijderd en vervangen.

03.09 Karine Lalieux (PS): De FOD Mobiliteit zou een juridische analyse moeten uitvoeren om te bepalen of de situatie al dan niet ongewijzigd blijft indien u vóór de deadline van juni die in de Europese richtlijn is vastgelegd geen wetsontwerp over de vliegprocedures indient. Het is tijd dat we het standpunt van de regering ter zake kennen.

03.10 Minister François Bellot (Frans): Ik wil een kleine correctie aanbrenge: de frequentie voor het grondige onderhoud is 30 jaar en niet 15.

03.11 Karine Lalieux (PS): Kan u de juridische analyse met betrekking tot de toepassing van de Europese richtlijn aan alle leden van de commissie bezorgen?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nr. 10686, nr. 10689 en nr. 10918 van de heer Van Hecke worden omgezet in schriftelijke vragen. De vragen nr. 10695 en nr. 10697 van mevrouw Cassart-Mailleux worden geschrapt.

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): De Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) heeft uw voorganger een brief gestuurd in verband met de onbenutte gronden van de spooroperatoren. In het kader van de inbreiding en verdichting van de agglomeraties en in het belang van een goede inrichting van de stationswijken zouden die onbenutte gronden bebouwd moeten kunnen worden.

De Union des Villes et Communes de Wallonie vraagt derhalve dat er een inventaris van de onbenutte gronden zou worden opgesteld en dat er

temporairement. Il s'agit de trouver des solutions structurelles pour chacun.

03.07 Karine Lalieux (PS): Je déposerai une question écrite pour connaître la planification des travaux.

03.08 François Bellot, ministre (en français): Il m'a été dit que, tous les 5 ans, la couche d'usure de la piste devait être renouvelée. Ici, il s'agit d'un entretien des 15 ans. Il faut enlever toutes les couches d'usure et les remplacer.

03.09 Karine Lalieux (PS): Il faudrait que le SPF Mobilité réalise une analyse juridique pour déterminer si la situation sera ou non figée si vous n'amenez pas un projet de loi sur les procédures de vol avant l'échéance de juin fixée par la directive européenne. Il est temps de connaître l'avis du gouvernement à ce sujet.

03.10 François Bellot, ministre (en français): Un petit élément de correction: la périodicité pour l'entretien en profondeur, c'est 30 ans et non 15.

03.11 Karine Lalieux (PS): Pourriez-vous faire parvenir à tous les membres de la commission l'analyse juridique concernant l'application de la directive européenne?

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 10686, 10689 et 10918 de M. Van Hecke sont transformées en questions écrites. Les questions n^{os} 10695 et 10697 de Mme Cassart-Mailleux sont supprimées.

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)

04.01 Isabelle Poncelet (cdH): L'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) a adressé un courrier à votre prédécesseur à propos des réserves foncières des opérateurs ferroviaires. Dans la perspective de la densification des zones d'agglomération et du bon aménagement des quartiers de gares, ces réserves devraient pouvoir être mobilisées.

L'UVCW demande donc qu'un inventaire des terrains non utilisés soit réalisé, que des mécanismes de cession ou de régulation des prix

mechanismen voor de overdracht en de prijsregulering zouden worden uitgewerkt, opdat de lokale overheden die gronden in aanvaardbare omstandigheden zouden kunnen benutten.

Wat heeft de UVCW u geantwoord? Zult u die inventaris laten opstellen? Zult u met de lokale overheden over de bestemming van die onbenutte gronden overleg plegen of zult u dat aan de NMBS-Groep overlaten? Zult u mechanismen voor de kosteloze overdracht van die gronden in het leven roepen of denkt u aan de invoering van een recht van voorkoop?

04.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS heeft de UVCW naar haar prioriteiten gevraagd. Er heeft nog geen vergadering plaatsgevonden.

De NMBS biedt regelmatig vastgoed te koop aan, met inachtneming van de beginselen van behoorlijk bestuur (openbaarmaking, billijkheid en transparantie).

Infrabel beschikt daarentegen niet over terreinen die als nutteloos worden aangemerkt. Terreinen die op het eerste gezicht onbenut lijken, spelen vaak een rol op het vlak van de veiligheid of zijn strategisch gelegen voor een eventuele uitbouw van het spoorwegennetwerk.

De NMBS heeft in meerdere gevallen stedenbouwkundige plannen voor de sites van haar stations in de grootsteden uitgewerkt. Op basis van deze plannen, het potentieel en de lokale beperkingen wordt de waarde van de onroerende goederen geschat. Er is nooit een kosteloze overdracht.

04.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Ik veronderstel dat de uitkomst van de gesprekken tussen de NMBS en de UVCW ons ter ore zal komen.

Het incident is gesloten.

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): Volgens de eerste minister blijft het Waalse GEN een prioriteit van de regering. Mevrouw Galant gaf destijds aan de regering op korte termijn een volledig dossier te willen voorleggen, maar naar aanleiding van de begrotingsaanpassing werd er niets gevraagd.

Ik had de meerderheid voorgesteld een

soient mis en place, afin que les pouvoirs locaux puissent réaliser ces mobilisations foncières dans des conditions acceptables.

Qu'avez-vous répondu à l'UVCW? Établirez-vous cet inventaire? Vous concerterez-vous avec les pouvoirs locaux ou demanderez-vous au Groupe SNCB de le faire, afin de déterminer le devenir de ces réserves foncières? Envisagez-vous des mécanismes de cession à titre gratuit ou la mise en œuvre d'un droit de préemption?

04.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB a pris contact pour entendre les priorités de l'UVCW. La réunion n'a pas encore eu lieu.

La SNCB met régulièrement en vente des biens immobiliers, en respectant les principes de bonne administration (publicité, équité, transparence).

En revanche, Infrabel ne possède pas de terrains non utiles. S'ils semblent l'être, ils jouent souvent un rôle dans la sécurité ou ont un caractère stratégique pour un éventuel développement du réseau ferroviaire.

La SNCB a souvent élaboré des plans d'urbanisation des gares des grandes villes. Sur la base de ces plans, du potentiel et des contraintes locales, la valeur des biens est estimée. Il n'y a jamais de cession gratuite.

04.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Je suppose que nous aurons vent des résultats de la rencontre entre la SNCB et l'UVCW.

L'incident est clos.

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)**

05.01 **Karine Lalieux** (PS): D'après le premier ministre, le RER wallon reste une priorité du gouvernement. Mme Galant avait partagé sa volonté de lui soumettre rapidement un dossier complet mais rien n'a été demandé lors de l'ajustement budgétaire.

J'avais proposé à la majorité de mettre en place un

tweemaandelijks monitoring van de voortgang van de werken – die momenteel stilliggen – en van het GEN-fonds in te voeren. Die monitoring zou worden uitgevoerd in de commissie voor de Infrastructuur, samen met de GEN-cel van de NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit. De meerderheid heeft mijn motie in die zin weliswaar verworpen, maar u kunt alsnog beslissen ze ten uitvoer te leggen.

Wanneer zal u het financieringsdossier en het tijdspad van de GEN-werken voorstellen? Zal u de invoering van een tweemaandelijks monitoring voorstellen om de transparantie te vergroten?

05.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De voltooiing van het GEN door het op vier sporen te brengen is inderdaad een prioriteit voor de regering, maar het GEN-fonds zou in 2019 volledig opgebruikt moeten zijn.

Die situatie, die al jaren bekend is, kan voornamelijk worden verklaard door de vertraging bij de uitreiking van de vergunningen, de vele beroepsprocedures en de inflatie van de kosten voor de aanleg. Mijn kabinet stelt een lijst op van alle nog uit te voeren werken en onderzoekt Belgische en Europese financieringspistes.

Ik zal de ministerraad in de komende weken een globale oplossing voorstellen, die zal worden opgenomen in het volgende meerjareninvesteringsplan (MIP).

Ik zal de volledige planning aan het Parlement voorstellen zodra de regering het licht op groen gezet heeft.

05.03 **Karine Lalieux** (PS): In het kader van de zesde staats hervorming werd er een GEN-cel opgericht en het verbaast mij dan ook dat een kabinet een stand van zaken opmaakt.

Ik hoop dat u in de komende weken met duidelijk uitgewerkte projecten komt aanzetten en dat het dossier uit het MIP wordt gehaald om het GEN-fonds met specifieke investeringen te spijzen.

Het incident is gesloten.

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

monitoring bimestriel concernant notamment l'évolution des travaux, actuellement à l'arrêt, et du fonds RER. Ce monitoring aurait lieu en commission de l'Infrastructure avec la Cellule RER de la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité. La majorité a rejeté ma motion mais vous pouvez encore décider de la mettre en oeuvre.

Quand présenterez-vous le dossier de financement et le calendrier des travaux du RER? Proposerez-vous la mise en place de ce monitoring bimestriel afin de faire preuve de transparence?

05.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La finalisation complète du RER par sa mise à quatre voies est effectivement une priorité du gouvernement mais le fonds RER devrait être totalement épuisé en 2019.

Cette situation, connue depuis des années, s'explique principalement par les retards dans les permis octroyés, les nombreux recours ou l'inflation des prix de la construction. Mon cabinet réalise un état des lieux de tous les travaux à réaliser et examine les pistes de financement belge et européen.

Je présenterai une solution globale au Conseil des ministres dans les prochaines semaines. Elle sera intégrée dans le prochain plan pluriannuel d'investissements (PPI).

Je présenterai le planning complet au Parlement lorsque le gouvernement aura donné son approbation.

05.03 **Karine Lalieux** (PS): Je suis étonnée d'apprendre qu'un cabinet établit un état des lieux car une cellule RER a été installée grâce à la sixième réforme de l'État.

J'espère que vous nous présenterez des projets précis dans les prochaines semaines et que le dossier sera sorti du PPI pour former le fonds RER avec des investissements particuliers.

L'incident est clos.

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

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkomstandigheden en het statuut van de luchthaveninspecteurs" (nr. 10924)

de travail et le statut des inspecteurs aéroportuaires" (n° 10924)

06.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): De dienst Inspectie Beveiliging van het Directoraat-generaal Luchtvaart is de enige federale dienst die zich bezighoudt met de beveiliging van de burgerluchtvaart, samen met Nationale Veiligheidsoverheid.

06.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): La DGTA-Sûreté est le seul service fédéral s'occupant de la sûreté de l'aviation civile avec l'Agence nationale de sécurité.

In die hoedanigheid is de dienst bevoegd voor de veiligheid ten opzichte van de buitenlandse partners van België, waaronder de Europese Commissie, die rapporten opstelt over de toepassing door de lidstaten van de Europese Verordening nr. 300/2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

À ce titre, elle est compétente en matière de sûreté vis-à-vis des partenaires étrangers de la Belgique, dont la Commission européenne qui rend des rapports sur l'application par les États membres du règlement européen n° 300/2008 sur la sûreté dans les aéroports.

Bij het ontslag van uw voorganger bleek die administratie onderbemand en niet in staat om de door voornoemde verordening vereiste inspecties uit te voeren. De arbeidsvoorwaarden belemmeren eveneens het werk.

Lors de la démission de votre prédécesseur, cette administration est apparue insuffisamment pourvue en personnel et incapable d'effectuer les inspections requises par ledit règlement. Les conditions de travail sont également compromettantes.

Hoeveel inspecteurs telt de dienst Inspectie Beveiliging van het DGLV momenteel? Hoeveel personeelsleden zult u binnenkort in dienst nemen? Zult u een wetgevend initiatief nemen om die inspecteurs meer strafrechtelijke bevoegdheden te geven? Heeft de dienst Inspectie Beveiliging van het DGLV een bureau in de luchthaven van Charleroi? Zo ja, sinds wanneer? Zo niet, waarom niet?

Combien d'inspecteurs compte aujourd'hui la DGTA-Sûreté? À combien d'engagements procéderez-vous prochainement? Allez-vous légiférer pour renforcer la capacité pénale de ces inspecteurs? La DGTA-Sûreté dispose-t-elle d'un local dans l'aéroport de Charleroi? Si oui, depuis quand? Si non, pourquoi?

06.02 David Geerts (sp.a): Sinds de privatisering van Brussels Airport Company in 2004 is er een vrij grote onduidelijkheid over het statuut van de luchthaveninspecteurs. Vakbondsmensen klagen al jaren aan dat de veiligheidstaken taken geregeld ondergeschikt worden gemaakt aan de commerciële belangen van de maatschappij, die zich zelfs ronduit moeit met de taken van de inspecteurs.

06.02 David Geerts (sp.a): Depuis la privatisation de la Brussels Airport Company en 2004, les inspecteurs aéroportuaires sont laissés dans le plus grand flou quant à leur statut. Depuis des années, les représentants syndicaux regrettent que les tâches de sécurité soient régulièrement sacrifiées sur l'autel des intérêts commerciaux de la compagnie, laquelle se permet même de s'immiscer ouvertement dans le travail des inspecteurs.

In het kerstakkoord van 22 december 2015 kondigde de regering aan dat mensen gedetacheerd zouden worden van Brussels Airport Company naar een nieuw veiligheidskorps.

Dans l'accord de Noël du 22 décembre 2015, le gouvernement annonçait le détachement de certains inspecteurs de la Brussels Airport Company vers un nouveau corps de sécurité.

Hoeveel veiligheidsinspecteurs telt het DGLV momenteel? Welk statuut hebben de veiligheidsinspecteurs die naar het veiligheidskorps moeten gaan? Wat is de datum van hun

Combien d'inspecteurs de sécurité la DGTA compte-t-elle actuellement? Quel est le statut des inspecteurs de sécurité devant être détachés vers ce nouveau corps? À quelle date est fixée leur

indiensttreding?

Welke visie hanteert deze nieuwe minister met betrekking tot de uitvoering van de veiligheidstaken? Zal hij een initiatief nemen om een en ander te verduidelijken?

06.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): De dienst Inspectie Beveiliging van het DGLV heeft negen medewerkers in dienst, onder wie zes veiligheidsinspecteurs. Dit jaar zal er nog een extra inspecteur worden aangenomen. Zij staan in voor de luchtvaartbeveiliging in de zogenaamde airsidezone of luchtzijde, en niet in de openbare zone.

Zij zijn bevoegd voor het toezicht op de toepassing van de beveiligingsmaatregelen op het gebied van de burgerluchtvaart, en ze zijn verantwoordelijk voor de erkenning van de leveranciers voor de bevoorrading aan boord, van de erkende luchtvrachtagenten en van de bekende afzenders.

Het DGLV staat dus in de eerste plaats in voor de luchthavenbeveiliging.

Het tweede grote luik betreft de beveiliging van de vliegtuigen.

(*Nederlands*) Ten derde, de beveiliging van vracht, cargo en post.

Ten vierde, de beveiliging van vluchtbenodigdheden zoals *duty free* en catering, en van luchthavenbenodigdheden, zoals de taxfreeshops en de drankautomaten.

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

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

(*Frans*) En tot slot, de beveiligingsvoorzieningen en de controle op de ingebruikname van de gecertificeerde voorzieningen.

Die opdrachten worden geregeld door de Europese verordeningen nr. 300/2008 en nr. 185/2010, die werden omgezet in de wet van 27 juni 1937 en het koninklijk besluit van 3 mei 1991. Een koninklijk besluit tot uitbreiding van het mandaat van die inspecteurs werd vóór de bekendmaking ervan voor advies aan de Gewesten overgezonden.

entrée en service?

Comment le nouveau ministre envisage-t-il l'accomplissement des missions de sécurité? Prendra-t-il une initiative en vue d'expliquer l'un ou l'autre point?

06.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): La DGTA-Sûreté emploie neuf collaborateurs dont six inspecteurs. Un inspecteur supplémentaire sera recruté en 2016. Ils veillent à la sûreté aérienne dans la zone dite "airside", soit côté pistes, et non dans la zone publique.

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

La DGTA veille donc tout d'abord à la sûreté des aéroports.

L'autre grand volet est la sûreté des aéronefs.

(*En néerlandais*) Le troisième volet concerne la sûreté des marchandises, des cargaisons et du courrier.

Quatrièmement, la sûreté des fournitures de vol, tels que le *duty free* et le catering, et des fournitures aéroportuaires, tels que les magasins hors-taxes et les distributeurs de boissons.

Cinquièmement, les mesures de sécurité lors de la formation des pilotes et des équipages et le contrôle relatif à l'interdiction d'embarquer avec des armes.

Sixièmement, le recrutement et la formation du personnel chargé du contrôle des accès ou d'autres missions de sécurité.

(*En français*) Enfin, les équipements de sûreté et le contrôle de la mise en œuvre des équipements certifiés.

Ces missions sont encadrées par les règlements européens n° 300/2008 et n° 185/2010, traduits 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 publication.

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

(Frans) De exploitatie van de luchthaven te Zaventem, de dienst Luchthavens en de dienst Milieu, de aanleg en inrichting van de luchthavens en vliegvelden, Belgocontrol en de vergunningen voor de luchtverkeersleiders, de luchtdiensten en de *Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services*, de vliegroutes, de dienst Luchtruim, de luchtvaartmaatschappijen, de dienst Operaties, de vergunningen voor de piloten, hun medische geschiktheid en de medische geschiktheid van de luchtverkeersleiders, het onderhoud van de luchtvaartuigen voor de technische dienst.

Er is verwarring mogelijk met de inspecteurs die personeelslid zijn van BAC, die belast is met het toezicht op de bewakingsagenten.

Samen met de minister van Binnenlandse Zaken zijn we het statuut van die personen aan het herbekijken. Ook de vakbonden plegen er regelmatig overleg over. We willen bij de federale politie een directie toezicht en bescherming oprichten.

06.04 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): U hebt geen antwoord gegeven op mijn vraag of het DGLV een kantoor tot zijn beschikking heeft op de luchthaven van Charleroi.

06.05 Minister François Bellot (Frans): Ik beschik niet over informatie daaromtrent.

06.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ik had al lang vóór de zaak-Galant begrepen dat er een verschil is tussen beveiliging en veiligheid. Uw toezicht op het DGLV moet ervoor zorgen dat personen en voertuigen geen gevaar vormen in de zone voorbij het controlepunt.

Uit het rapport van de Europese Commissie voor 2015 komt naar voren dat België voor negen van het twaalfal onderzochte aspecten niet aan de normen voldoet en op vijf punten ernstig tekortschiet.

Vandaag deelt u mee dat zes inspecteurs belast zijn met de toepassing van die verordening. Ik hoop dat het DGLV niet onderbemand is en dat België tegen de publicatie van het volgende rapport van de Europese Commissie eindelijk aan de normen zal beantwoorden.

(En néerlandais) La DGTA est également l'autorité compétente en matière de sûreté aérienne et est chargée, à ce titre, d'assurer le contrôle des aspects suivants.

(En français) L'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, le service "aéroport" et le service "environnement", l'aménagement des aéroports et des aérodromes, 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.

Une confusion est possible avec les inspecteurs membres du personnel de BAC, chargés de la supervision des agents de gardiennage.

Le statut de ces personnes fait l'objet d'une réflexion en collaboration avec mon collègue de l'Intérieur et de concertations syndicales. Nous voulons instituer une direction de surveillance et de protection au sein de la police fédérale.

06.04 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Vous ne m'avez pas répondu à propos de la présence d'un local de la DGTA à Charleroi.

06.05 François Bellot, ministre (en français): Je ne dispose pas d'informations à ce sujet.

06.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): 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 après le contrôle.

Le rapport de 2015 de la Commission européenne révèle que, sur une douzaine d'éléments analysés, la Belgique ne se conforme pas aux normes dans neuf cas et connaît des déficiences sévères dans cinq cas.

Vous nous annoncez aujourd'hui que six inspecteurs sont chargés d'appliquer ce règlement. 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.

06.07 David Geerts (sp.a): Ik blijf een beetje op mijn honger zitten. Van de werkvloer krijg ik het niet te negeren signaal dat het beveiligingspersoneel, dus zij die instaan voor de *sûreté*, onvoldoende onafhankelijk kan optreden. Brussels Airport Company verhindert om commerciële redenen een aantal controles.

In het kerstakkoord besloot de regering om 35 tot 40 mensen bijkomend aan te werven voor veiligheid, *la sécurité*. Uit het antwoord kan ik niet opmaken of dat op het terrein al gerealiseerd is.

De minister sprak ook over 57 agenten van G4S, een private bewakingsfirma. Ik neem aan dat zij werken onder het statuut van de wet-Tobback over veiligheidsagenten. Het is mij onduidelijk welke bevoegdheden die agenten precies hebben. Misschien moet ik daarover een bijkomende vraag indienen.

Het incident is gesloten.

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): Begin maart bezorgde het VBO de minister van Mobiliteit, de ministers-presidenten van de Gewesten en de partijvoorzitters een studie met mobiliteitsvoorstellen, waarvan één me onaanvaardbaar lijkt: er wordt voorgesteld de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting te vervangen door een variabele kilometerheffing, op grond van een aantal criteria.

Zo een maatregel zou rampzalig zijn voor de automobilisten die in landelijke gebieden wonen en dagelijks heel wat kilometer moeten afleggen.

Wat is uw standpunt over die studie en welke maatregelen zult u in aanmerking nemen en eventueel in praktijk brengen? Wat denkt u meer in het bijzonder over die kilometerheffing?

07.02 Minister François Bellot (*Frans*): Ik ben het er met het VBO over eens dat er een duurzaam en performant mobiliteitsmodel moet worden uitgewerkt – dat is een van onze prioriteiten – maar verscheidene bestuursniveaus zijn daarvoor verantwoordelijk. De federale overheid is dus niet bevoegd voor alle door het VBO voorgestelde maatregelen.

06.07 David Geerts (sp.a): Je reste un peu sur ma faim. Me remonte du terrain le signal non négligeable selon lequel le personnel affecté à la *sûreté* ne peut pas agir avec une indépendance suffisante. *Brussels Airport Company* empêche en effet une série de contrôles pour des motifs commerciaux.

Dans son accord de Noël, le gouvernement avait décidé de procéder au recrutement de 35 à 40 agents affectés à la sécurité. Votre réponse ne me permet pas de savoir si ces personnes ont été effectivement engagées.

Le ministre parlait également de 57 agents de G4S, une entreprise de gardiennage privée. Je suppose que ces personnes travaillent sous le statut de la loi Tobback relative aux agents de sécurité. Je ne comprends pas très bien quelles sont exactement leurs compétences. Peut-être devrais-je poser une nouvelle question à ce sujet.

L'incident est clos.

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)

07.01 David Clarinval (MR): Début mars, la FEB a livré au ministre de la Mobilité, aux ministres-présidents des Régions et aux présidents de parti une étude comprenant des propositions liées à la mobilité, dont l'une me semble inadmissible: le remplacement des taxes de mise en circulation et de circulation par une taxe kilométrique variable selon différents critères.

Une telle mesure serait catastrophique pour les automobilistes des zones rurales qui doivent effectuer de nombreux kilomètres chaque jour.

Quel est votre point de vue par rapport à cette étude et quelles mesures retiendriez-vous pour une mise en application? Plus particulièrement, quel est votre avis sur cette taxe kilométrique?

07.02 François Bellot, ministre (*en français*): Je rejoins la FEB sur la nécessité de concevoir une mobilité durable et performante, l'une de nos priorités, qui relève cependant de plusieurs niveaux de pouvoir. L'autorité fédérale n'est donc pas compétente pour toutes les mesures proposées par la FEB.

Mijn administratie bestudeert wel een aantal maatregelen, bijvoorbeeld de mogelijkheid voor de werknemer om binnen een bepaald budget zijn vervoerswijze te kiezen en het promoten van alternatieve vervoerswijzen. België zal normalerwijze binnenkort over een aangepast wettelijk kader beschikken. Ik zal ook bij de minister van Financiën pleiten voor meer fiscale steunmaatregelen voor het gebruik van de fiets en de e-bike.

Ik zal eveneens mijn schouders blijven zetten onder de invoering van een intermodaalvervoerplatform, waarop de gewestelijke en federale overheden kunnen samenwerken met de gewestelijke vervoermaatschappijen en de spoorwegen, om de vervoersmodi beter op elkaar af te stemmen. Het is onder meer de bedoeling om met één enkel ticket te werken.

Het spoor bekleedt een centrale plaats in het mobiliteitsgebeuren. In het kader van het beheerscontract, het vervoersplan en het investeringsplan wordt er gezocht naar meer efficiency.

De eventuele invoering van een zogeheten slimme kilometerheffing voor alle gebruikers op bepaalde wegen en tijdstippen is een zaak van de Gewesten. Uit milieuoverwegingen willen we andere vervoersmodi bevorderen.

Deze maatregel kan dus niet worden ingevoerd zonder overleg en een grondige analyse van de beperkingen en mogelijkheden van het gebruik van andere vervoersmodi, want dat is niet altijd vanzelfsprekend in landelijke gebieden.

07.03 David Clarinval (MR): We zien wat de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens momenteel voor gevolgen heeft in het Waals Gewest. Ik noteer dat u het moeilijk vindt die formule toe te passen in de landelijke gebieden, gezien het gebrek aan mobiliteitsalternatieven. Ik twijfel er niet aan dat u een dergelijke heffing in de landelijke gebieden niet zal steunen.

Het incident is gesloten.

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)

08.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Er is een probleem met de inschrijving van nieuwe

Cependant, mon administration en a étudié certaines comme celle de donner à l'employé la possibilité de choisir ses moyens de transport en fonction d'un budget déterminé et la promotion des transports alternatifs. La Belgique devrait se doter prochainement d'un cadre légal adapté. Je plaiderai aussi auprès du ministre des Finances pour renforcer les mesures fiscales en faveur du vélo et du vélo électrique.

Je poursuivrai également la mise en place d'une plate-forme d'intermodalité permettant aux autorités régionales et fédérales de collaborer avec les sociétés régionales de transport et les chemins de fer pour mieux coordonner les moyens de transport. L'idée est notamment de proposer un ticket unique.

Le transport ferroviaire joue un rôle central dans la mobilité. Une plus grande efficacité est recherchée pour le contrat de gestion, le plan de transport et le plan d'investissement.

L'introduction éventuelle d'une taxe dite intelligente pour tous les utilisateurs sur certains axes routiers selon un créneau horaire relève des Régions. L'objectif est de favoriser d'autres modes de transport pour des raisons environnementales.

Cette mesure devra donc être concertée et faire l'objet d'études poussées pour analyser les contraintes et opportunités du transfert vers d'autres modes de transport, parfois difficile en zone rurale.

07.03 David Clarinval (MR): Concernant la taxe dite intelligente, on voit ce que donne la taxe au kilomètre pour les camions en Région wallonne. Je prends note que vous estimez les alternatives difficiles en zone rurale. Je ne doute pas que vous veillerez à ne pas soutenir une telle taxe dans ces zones.

L'incident est clos.

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): L'immatriculation de véhicules neufs fabriqués à

voertuigen die in het buitenland worden gemaakt en in ons land worden aangeboden voor de eindcontrole. Artikel 1.8 van het KB van 20 juli 2001 bepaalt onder meer dat een nieuw voertuig niet meer dan 300 kilometer op de teller mag hebben en dat het nog niet ingeschreven mag zijn. Autobussen voldoen vaak niet aan deze voorwaarden: zij kunnen niet op een oplegger worden getransporteerd, waardoor ze zelf het land binnenrijden en dus al meer kilometers hebben gereden. Zij moeten bovendien over een transitplaat, een tijdelijke inschrijving, beschikken.

l'étranger et qui sont présentés au contrôle final dans notre pays pose problème. Conformément à l'article 1.8 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001, un véhicule neuf est "un véhicule dont l'année de construction ne date pas de plus de deux ans, qui n'a pas plus de 300 kilomètres au compteur et qui n'a pas encore été immatriculé en Belgique ou ailleurs". Les bus ne satisfont généralement pas à ces conditions: comme ils ne peuvent pas être transportés par semi-remorque, ils sont conduits jusqu'à notre pays et affichent donc davantage de kilomètres au compteur. Ils doivent, de plus, faire l'objet d'une immatriculation temporaire et d'une plaque "de transit".

Overweegt de minister om het KB aan te passen?

Le ministre envisage-t-il de modifier l'arrêté royal en question?

08.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Artikel 1.8 van het KB van 20 juli 2001 is inderdaad van toepassing bij de inschrijving van nieuwe voertuigen. Een nieuw voertuig uit het buitenland moet door middel van een transportvoertuig worden vervoerd, of kan autonoom naar hier rijden met een handelaarsnummerplaat. Gelet op de grote afstand die een nieuw voertuig uit een ander Europees land soms moet afleggen indien het autonoom naar België rijdt, overweeg ik inderdaad om het tweede aspect van artikel 1.8 aan te passen voor bepaalde categorieën van voertuigen. Dat kan ten vroegste in de loop van 2017.

08.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): L'article 1.8 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 s'applique effectivement à l'immatriculation de nouveaux véhicules. Un nouveau véhicule venant de l'étranger doit être convoyé au moyen d'un véhicule de transport ou peut rouler jusqu'ici de façon autonome à condition de porter une plaque "marchand". Compte tenu des distances importantes qu'un nouveau véhicule venant d'un autre pays d'Europe doit parfois parcourir s'il roule de façon autonome jusqu'en Belgique, j'envisage en effet d'adapter le deuxième aspect de l'article 1.8 pour certaines catégories de véhicules. Cette adaptation pourra être réalisée au plus tôt dans le courant de 2017.

08.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): En de inschrijving vormt dus geen probleem? Ik blijf dit opvolgen.

08.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): L'immatriculation ne poserait donc aucun problème? Je continuerai à suivre ce dossier.

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

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"

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)

(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): Op 27 mei 2015 was er een panne bij Belgocontrol. Bij de gerechtelijke procedure tegen de Gilde van Luchtverkeersleiders werd gezegd dat ons land reeds meermaals aan een vliegcrash is ontsnapt. Volgens Belgocontrol ging het gewoon om technische incidenten.

09.01 David Geerts (sp.a): Le 27 mai 2015, une panne est survenue chez Belgocontrol. Lors de la procédure judiciaire contre la Gilde des contrôleurs aériens, il a été déclaré que la Belgique avait déjà échappé à plusieurs catastrophes aériennes. D'après Belgocontrol, il s'agissait simplement d'incidents techniques.

Kan de minister meer uitleg geven? Hoeveel incidenten zijn er in 2013, 2014 en 2015 geregistreerd? Wordt de ernst van het incident gecontroleerd of gemeten? Wordt de *clear the sky* effectief gemeten? Welke instantie onderzoekt de incidenten? Welke aanbevelingen werden al uitgebracht?

Le ministre peut-il fournir davantage de précisions à cet égard? Combien d'incidents a-t-on enregistrés en 2013, 2014 et 2015? La gravité des incidents est-elle contrôlée ou mesurée? La procédure de déroutage des avions (*clear the sky*) est-elle effectivement mesurée? Quelle instance est-elle chargée d'enquêter sur les incidents? Quelles recommandations ont-elles déjà été formulées à cet égard?

De voorbije tijd konden soms geen vliegtuigen vliegen, ook niet in de regionale luchthavens van Charleroi en Luik, door personeelstekort. Wat is het huidige bestand van luchtverkeersleiders? Hoe zal het tekort worden weggewerkt? Wat is de budgettaire impact?

Ces derniers temps, il est parfois arrivé qu'aucun avion ne puisse voler, y compris dans les aéroports régionaux de Charleroi et de Liège, et ce, en raison d'un manque de personnel. Quel est l'effectif actuel des contrôleurs de trafic aérien? Comment le manque d'effectif sera-t-il comblé? Quelle est l'incidence de cette situation sur le budget?

Volgens de media zou de regering naar aanleiding van de incidenten van april 2016 controledokters op pad sturen. Is dat gebeurd? Nog volgens de media kunnen Belgische luchtverkeersleiders die in Maastricht werken, wel nog op 55-jarige leeftijd op pensioen. Klopt dat? En is het juist dat er daardoor personeel uitstroomt naar Maastricht?

Les médias affirment que depuis les incidents qui ont eu lieu en avril 2016, le gouvernement dépêche des médecins-contrôleurs. Confirmez-vous cette information? Toujours selon les médias, les contrôleurs aériens belges qui travaillent à Maastricht pourraient encore prendre leur pension à 55 ans. Est-ce exact? Confirmez-vous que cela donne lieu à une migration du personnel vers l'aéroport de Maastricht?

09.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Op 12 en 13 april hebben de luchtverkeersleiders van Belgocontrol, zonder stakingsaanzegging, het werk neergelegd om te protesteren tegen de inhoud van een sociaal akkoord waardoor men op termijn pas op 58 jaar op non-actief kan worden gesteld.

09.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Les 12 et 13 avril derniers, des contrôleurs aériens de Belgocontrol ont débrayé sans préavis contestant la teneur d'un accord social qui prévoit, à terme, la mise en disponibilité à partir de 58 ans.

Wat zijn de bestaande regels inzake de pensioenleeftijd van de luchtverkeersleiders en van de rest van het personeel, de overuren, het ziekteverlof en de werktijden bij Belgocontrol? Welke gevolgen hebben de besparingen voor hun werkomstandigheden? Is er genoeg personeel?

Dat er zo vlug na de aanslagen van 22 maart werd gestaakt, lokte heel wat kritiek uit. Maar wanneer maakte de directie van Belgocontrol haar voorstel van akkoord over aan de ACOD? Wanneer heeft die vakbond dat akkoord goedgekeurd?

09.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): De luchtverkeersleiding berust op complexe technische systemen die tekortkomingen kunnen vertonen: in 2013 werden er 125 technische incidenten gerapporteerd, in 2014 waren er dat 115 en in 2015 171. Over drie incidenten werd er meer specifiek bericht in de pers.

Het eerste incident betreft de stroomonderbreking in de controletoren van Steenokkerzeel op 27 mei 2015. Het luchtverkeer moest worden omgeleid en de verkeersleiding moest overgenomen worden door militaire luchtverkeersleiders en controlecentra in de buurlanden, met een vermindering van het luchtverkeer tot gevolg.

Een tweede incident heeft te maken met het uitvallen van het LAN-systeem van Belgocontrol op 18 december 2015, waardoor de capaciteit van het controlecentrum terugviel.

Op 2 april van dit jaar deed zich een incident voor ingevolge problemen met de dataprocessingsoftware, waardoor het controlecentrum niet naar behoren kon functioneren. Het luchtverkeer dat zich in de door Belgocontrol beheerde ruimte bevond, werd bij wijze van voorzorgsmaatregel afgeleid. De situatie was na een uur hersteld.

Uit de veiligheidsanalyse blijkt dat die incidenten de veiligheid van het luchtverkeer niet in gevaar hebben gebracht, aangezien de minimumafstand tussen vliegtuigen te allen tijde in acht werd genomen.

(*Nederlands*) De Safety Management Unit van Belgocontrol onderzoekt alle incidenten, onafhankelijk van het operationele management van Belgocontrol. SMU rapporteert aan de nationaal toezichthoudende instantie, BSAANS, en aan de autonome Cel van Luchtvaartongevallen en -incidenten van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De

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 des coupes budgétaires sur leurs conditions de travail? Y a-t-il assez de personnel?

La proximité de cette grève avec les attentats du 22 mars a suscité beaucoup de commentaires négatifs. Mais quand la direction de Belgocontrol a-t-elle transmis sa proposition d'accord au syndicat CGSP? Quand cet accord a-t-il été approuvé par ce même?

09.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): 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.

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

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

Pour le troisième, survenu 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 se trouvant dans l'espace géré par Belgocontrol a été dérouté par mesure de précaution. La situation a été rétablie après une heure.

L'analyse de sécurité a démontré que ces incidents n'avaient pas mis en péril la sécurité du trafic aérien, les distances de séparation minimales entre appareils ayant toujours été respectées.

(*En néerlandais*) Indépendamment de la gestion opérationnelle de Belgocontrol, la Safety Management Unit de Belgocontrol analyse les différents incidents. Elle fait rapport à l'autorité de surveillance belge, la BSAANS, et à la cellule indépendante d'enquête des accidents et incidents aériens du SPF Mobiliteit et Transports. Ce service

dienst bestaat uit negen leden. Er worden dit jaar nog vier personeelsleden aangeworven.

Ten slotte zal de AAIU, Air Accident Investigation Unit, in geval van ernstige voorvallen volgens de EU-verordening 996/2010 eveneens een onafhankelijk onderzoek voeren, met als doel aanbevelingen te doen om zulke 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.

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

(Frans) De luchtverkeersleidingsdiensten werden onlangs onderbroken door een personeelstekort. De luchtverkeersleiders stakten niet maar meldden zich collectief ziek. Door de aanslagen en de omleiding van vliegtuigen die normaal op Brussels Airport vlogen, hebben de gewestelijke luchtverkeersleiders de afgelopen weken meer dan één tandje moeten bijzetten. Er konden geen vrijwilligers worden gevonden om de zieke luchtverkeersleiders te vervangen.

Ik stel alles in het werk om de continuïteit van de diensten te verzekeren. Niet-noodzakelijke activiteiten werden uitgesteld teneinde operationele resources vrij te maken. De tenuitvoerlegging van het sociaal akkoord van 12 april zou ons moeten toelaten de operationele effectieven te versterken middels de aanwerving van 35 kandidaten tijdens de komende twee jaar en de uitvoering van maatregelen op het stuk van personeelsplanning en -mobiliteit. Een twaalftal kandidaten werden in dienst genomen en volgen de opleiding. Het systeem van de vrijwillige vervanging zou worden vervangen door een stand-bysysteem.

De mobiliteit zal vergroot worden via de oprichting van een pool van luchtverkeersleiders die in verschillende verkeerstorens kunnen werken; daarvoor is er een aanhangsel bij het sociaal akkoord nodig, en er zal in een opleiding voorzien worden.

Het toekomstige aantal luchtverkeersleiders zal afhangen van de technologische ontwikkelingen en

emploie neuf personnes et quatre agents supplémentaires viendront renforcer l'effectif cette année encore.

Enfin, conformément à la directive européenne 996/2010, en cas d'incident grave, l'AAIU, l'Air Accident Investigation Unit, mènera une enquête indépendante, en vue de la formulation de recommandations pour éviter la répétition, à l'avenir, d'incidents analogues.

Les premiers incidents sont évalués à l'aide de l'*Eurocontrol risk analysis tool*. Les incidents techniques sont, dans un premier temps, analysés en fonction de leur incidence conjuguée sur la sécurité et la continuité du service.

La BSAANS reçoit les résultats de l'évaluation et contrôle l'application de la procédure par Belgocontrol et Eurocontrol. Cette évaluation ne porte que sur les aspects liés à la sécurité. La procédure *clear the sky* n'est dès lors pas évaluée.

(En français) Les services de contrôle aérien ont récemment été interrompus en raison d'un manque de personnel. Il ne s'agissait pas d'une grève mais de personnes ayant remis un certificat médical. Les contrôleurs affectés aux tours régionales ont été fortement sollicités ces dernières semaines suite aux attentats et à la prise en charge d'avions déroutés de Zaventem. Aucun volontaire n'a pu être trouvé pour remplacer les contrôleurs malades.

Je mets tout en œuvre pour assurer la continuité des services. Des activités non essentielles ont été suspendues afin de libérer des ressources opérationnelles. 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. 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.

Moyennant un avenant à l'accord social et une formation, la mobilité sera augmentée par la création d'un pool de contrôleurs aptes à travailler dans différentes tours.

L'évolution du nombre de contrôleurs dépendra des évolutions technologiques et de l'efficacité des

de efficiëntie van de werkmethoden.

Belgocontrol wordt voor het grootste gedeelte gefinancierd door de luchtruimgebruikers. De federale Staat financiert slechts een deel van de prestaties die Belgocontrol op de luchthavens verricht.

De luchtverkeersleiders worden vandaag gedurende vijf jaar verplicht op non-activiteit gesteld vanaf de eerste maand die volgt op de maand waarin ze 55 jaar worden. Ingevolge de twee pensioenhervormingen zal de minimumleeftijd voor het vervroegd pensioen geleidelijk worden opgetrokken.

Op 27 juni 2014 werd er een protocolakkoord gesloten om het probleem van de personen die tussen januari 2014 en december 2016 op non-activiteit gesteld werden of zullen worden, tijdelijk te ondervangen.

Minister Galant had Belgocontrol gevraagd aan te sturen op een akkoord tussen de sociale partners tegen 29 februari 2016. Het sociaal akkoord werd uiteindelijk op 12 april 2016 goedgekeurd door de vakbond ACOD-CGSP.

Het Maastricht Upper Area Control Center (MUAC) wordt met vergelijkbare problemen geconfronteerd. In het kader van de voorgenomen administratieve hervorming van Eurocontrol wordt de pensioenleeftijd van de luchtverkeersleiders geleidelijk van 55 tot 57 jaar opgetrokken. Er vertrekken maar weinig luchtverkeersleiders naar het buitenland of naar Eurocontrol.

(Nederlands) Het overleg tussen directie en vakbonden over de gegarandeerde dienstverlening wordt voortgezet. Er werd nog geen akkoord bereikt.

09.04 David Geerts (sp.a): Bij Belgocontrol werkt men blijkbaar twaalf dagen na elkaar om dan twee dagen thuis te zijn. In andere Europese landen is dat verboden bij wet. Ik hoop dat dit element wordt onderzocht, want het grote aantal opeenvolgende werkdagen leidt soms tot meer ziekteverzuim.

09.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Er zijn dus te weinig luchtverkeersleiders. Waarom is het zover gekomen? Die situatie en de werkomstandigheden van de luchtverkeersleiders vormen een sociaal probleem en een potentieel veiligheidsprobleem.

U stelt dat de betrokkenen niet staakten maar zich ziek hadden gemeld. De eerste minister heeft die

méthodes de travail.

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.

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.

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.

La ministre Galant avait demandé à Belgocontrol de tendre vers un accord pour le 29 février 2016. Celui-ci a été approuvé le 12 avril 2016 par le syndicat CGSP-ACOD.

Le *Maastricht Upper Area Control Centre* (MUAC) fait face à des problèmes similaires. Le projet de réforme administrative d'Eurocontrol prévoit une augmentation progressive de l'âge de la pension des contrôleurs de 55 à 57 ans. Nous constatons peu de départs de contrôleurs aériens à l'étranger ou vers Eurocontrol.

(En néerlandais) La concertation entre la direction et les syndicats à propos du service garanti se poursuit mais n'a pas encore débouché sur un accord.

09.04 David Geerts (sp.a): Il semble que chez Belgocontrol, les aiguilleurs du ciel travaillent douze jours consécutifs suivis de deux jours de repos. Cet horaire est interdit légalement dans d'autres pays européens. J'espère que cet élément sera pris en compte car le fait de travailler un grand nombre de jours consécutifs peut aggraver l'absentéisme.

09.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Il y a donc trop peu de contrôleurs. Pourquoi est-on arrivé à une telle situation? Cette situation et les conditions de travail des contrôleurs posent un problème social et, potentiellement, un problème de sécurité.

Vous déclarez qu'il ne s'agissait pas d'une grève mais d'une absence pour maladie. Le premier

personeelsleden nochtans op de korrel genomen. Waren ze dan niet echt ziek? Staat dat personeel niet onder te grote druk? U erkent zelf dat er te weinig luchtverkeersleiders zijn en dat het moeilijk is de afwezigen te vervangen. Uw antwoord lijkt adequater dan wat de eerste minister in de media heeft verklaard.

Het incident is gesloten.

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)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): De cel die belast is met de voorbereiding van het meerjareninvesteringsplan van het spoor is al een tijdje aan het werk. Het analysecomité vergaderde al acht keer, het strategisch comité nog maar een keer. In een volgende vergadering van het strategisch comité zouden de investeringsenveloppen worden besproken.

Wat is de stand van zaken? Wanneer zal de investeringscel haar werk afronden? Zal het meerjarenplan vertraging oplopen door de ministerwissel? Wanneer komt het strategisch comité samen om de investeringsenveloppen te bespreken? Is de minister ervan op de hoogte dat de Vlaamse regering de spoorlijn Hasselt-Neerpelt wil reactiveren? Zal voorrang worden gegeven aan de spoorprioriteiten die de Gewesten naar voor schuiven?

10.02 David Geerts (sp.a): Op een vorige vraag werd geantwoord dat de investeringscel haar werkzaamheden zou afronden aan het einde van het eerste trimester. Wat is de huidige stand van

ministre avait pourtant incriminé ce personnel. Cette maladie n'était-elle pas réelle? Le personnel ne subit-il pas une trop grande pression? Vous reconnaissez vous-même qu'il y a trop peu de contrôleurs et qu'il est difficile de remplacer les absents. Votre réponse me semble plus appropriée que celle du premier ministre dans les médias.

L'incident est clos.

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): La cellule chargée de préparer le plan d'investissement pluriannuel du rail y travaille déjà depuis un certain temps. Le comité d'analyse s'est déjà réuni à huit reprises, tandis que le comité stratégique ne se serait encore réuni qu'une seule fois. La question des enveloppes d'investissement serait inscrite à l'ordre du jour d'une prochaine réunion du comité stratégique.

Où en sommes-nous aujourd'hui? Quand la cellule d'investissement ferroviaire aura-t-elle terminé ses travaux? Le plan pluriannuel subira-t-il des retards liés au changement de ministre? Quand le comité stratégique se réunira-t-il pour discuter des enveloppes d'investissement? Le ministre sait-il que le gouvernement flamand entend réactiver la ligne ferroviaire Hasselt-Neerpelt? Fera-t-il passer au premier plan les projets ferroviaires présentés par les Régions comme étant prioritaires?

10.02 David Geerts (sp.a): À une question précédente, il a été répondu que la cellule d'investissement aurait clôturé ses travaux à la fin du premier trimestre. Qu'en est-il aujourd'hui?

zaken? Welke projecten worden weerhouden? Komt de minister ze toelichten?

Quels sont les projets retenus? Le ministre viendra-t-il les présenter?

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?

Quel est le nouvel échéancier? Des décisions ont-elles déjà été prises concernant la répartition des dotations affectées à l'exploitation et des budgets d'investissement pour la SNCB et Infrabel?

10.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het analysecomité vergaderde negen keer; de laatste keer op 20 april. De FOD Mobiliteit en Vervoer ontving 47 investeringsfiches 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. Een groot deel daarvan werd al behandeld door het analysecomité. Projecten waarvoor gelijkaardige fiches werden ingediend door verschillende partijen staan voorlopig *on hold*, in afwachting dat de overlappingen worden weggewerkt.

10.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le comité d'analyse s'est réuni à neuf reprises et la dernière fois, le 20 avril dernier. Le SPF Mobilité et Transports a reçu 47 fiches d'investissement d'Infrabel, 1 d'Infrabel et de la Région wallonne, 63 de la SNCB, 16 de la Région flamande, 18 de la Région wallonne et 9 de la Région de Bruxelles-Capitale. Un grand nombre d'entre elles avaient déjà été traitées par le comité d'analyse. Les projets pour lesquels plusieurs parties avaient introduit des fiches similaires ont été mis provisoirement en attente, le temps d'éliminer les doublons.

Er werd gevraagd de projecten in deelfasen op te splitsen om een meer accurate planning mogelijk te maken. Rekening houdend met de nog ontbrekende gegevens en de behandeling daarvan vermoed ik dat het analysecomité zijn werk eind juni 2016 zal kunnen beëindigen. Op basis van die input zal het strategisch comité aanbevelingen formuleren, waarna de NMBS en Infrabel een nieuwe versie van het meerjarenplan moeten goedkeuren.

De sorte à planifier plus précisément les projets, il a été demandé de les répartir en différentes phases. Compte tenu des données manquantes et du temps nécessaire à leur traitement, je suppose que le comité d'analyse pourra terminer son travail à la fin juin 2016. Sur la base des éléments recueillis, le comité stratégique formulera des recommandations et la SNCB et Infrabel devront ensuite approuver une nouvelle version du plan pluriannuel.

De volgende vergadering van het strategisch comité wordt nu voorbereid.

La prochaine réunion du comité stratégique est actuellement en préparation.

Het nieuw meerjareninvesteringsplan 2016-2020 zal geen vertraging oplopen door de recente ministerwissel.

Le remaniement ministériel récent ne retardera pas le nouveau plan pluriannuel d'investissement 2016-2020.

Ik ben op de hoogte van de investeringsfiche van het Vlaams Gewest betreffende de spoorlijn Hasselt-Neerpelt.

Je suis informé de la fiche d'investissement de la Région flamande concernant la ligne Hasselt-Neerpelt.

10.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik dring erop aan dat er snel wordt gewerkt en ben blij dat de minister op de hoogte is van het prioritaire belang dat Vlaanderen hecht aan spoorlijn 18.

10.04 **Wouter Raskin** (N-VA): Je demande instamment au nouveau ministre de mettre le turbo et je me réjouis qu'il soit informé de l'importance prioritaire que la ligne 18 revêt pour la Flandre.

10.05 **David Geerts** (sp.a): Ik zal begin juli een opvolgingsvraag stellen.

10.05 **David Geerts** (sp.a): Je poserai une question de suite début juillet.

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"**

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)**

(nr. 11072)

11.01 David Geerts (sp.a): De berekening van de infrastructuurvergoeding is nog steeds een actuele discussie.

De vergoeding die de operator moet betalen om reizigerstreinen te laten rijden bedraagt nu 7,53 euro. Voor goederentreinen is dat 2,6 euro. Onlangs las ik een zeer genuanceerd advies van het raadgevend comité voor de treinreizigers waarin wordt gezegd dat men enerzijds de infrastructuurvergoeding die de NMBS betaalt voor een deel moet plafonneren en anderzijds dat Infrabel moet verzekerd worden van de nodige bijkomende middelen door de verdeling van de exploitatietoelage anders te bekijken.

Wat is de huidige stand van zaken betreffende de infrastructuurvergoeding en de berekening ervan?

11.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Bestaande richtlijnen moeten worden toegepast en beslissingen moeten worden uitgevoerd. Er is de richtlijn 2012/34 van de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte en een uitvoeringsverordening 2015/909 van de Commissie betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Die verordening bepaalt dat de infrastructuurbeheerder op een transparante, goed onderbouwde en objectieve wijze zijn kosten moet aantonen waarop de infrastructuurvergoeding is gebaseerd.

Verschillende belanghebbenden van het Belgisch spoorwezen waren bij het onderzoek hierover betrokken. Dat bracht interessante ideeën tot stand over een gedifferentieerde, meer rationele en transparante tarificatie van het gebruik van het spoor. De toezichthoudende instantie moet controleren of de heffingsbeginselen consequent worden toegepast. Overeenkomstig de verordening moet de infrastructuurbeheerder uiterlijk op 3 juli 2017 zijn aangepaste methode voor de berekening van de directe kosten voorleggen aan de toezichthoudende instantie.

11.03 David Geerts (sp.a): De Europese regelgeving moet inderdaad worden gerespecteerd, maar er is een interpretatieprobleem nopens de bevoegdheid over de uitvoering van artikel 46 van de spoorcodex. Dat artikel bepaalt dat de Koning, bij een in de Ministerraad overlegd KB, de wijze van berekening en de betalingswijze van de retributies

11.01 David Geerts (sp.a): Le calcul de l'indemnité d'infrastructure est toujours d'actualité.

Pour faire circuler des trains de voyageurs, l'opérateur doit aujourd'hui s'acquitter d'une indemnité de 7,53 euros et pour les trains de marchandises, de 2,6 euros. J'ai lu récemment un avis très nuancé du comité consultatif des usagers qui, d'une part, prône un plafonnement partiel de l'indemnité d'infrastructure payée par la SNCB et qui, d'autre part, indique qu'il faut donner des assurances à Infrabel quant aux moyens supplémentaires qui lui sont nécessaires, en envisageant différemment la répartition de la dotation d'exploitation.

Comment se présente actuellement l'indemnité d'infrastructure et comment est-elle calculée?

11.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les directives en vigueur ainsi que les décisions prises doivent être appliquées. À cet égard, il convient de prendre en considération la directive 2012/34 du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ainsi que le règlement d'exécution 2015/909 de la Commission concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Ce règlement dispose que le gestionnaire de l'infrastructure doit prouver de manière transparente, rigoureuse et objective les coûts sur lesquels la redevance d'infrastructure est fondée.

Divers acteurs actifs dans le domaine des chemins de fer en Belgique ont été impliqués dans cette étude. Cet exercice a débouché sur des idées intéressantes en matière de différenciation, de rationalisation et de transparence accrue de la tarification pour l'utilisation des voies ferrées. L'organisme de surveillance doit contrôler si les principes de la redevance sont appliqués avec cohérence. Conformément aux dispositions du règlement UE, le gestionnaire de l'infrastructure doit soumettre sa méthode adaptée de calcul des coûts directs à l'organisme de surveillance pour le 3 juillet 2017 au plus tard.

11.03 David Geerts (sp.a): Certes, la réglementation européenne doit être respectée, mais l'exécution de l'article 46 du Code ferroviaire soulève un problème d'interprétation en ce qui concerne les compétences. Ledit article stipule que le Roi peut déterminer, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les règles de calcul et les

voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan vaststellen en de specifieke heffingsvoorschriften kan bepalen. Volgens de spoorcodex kan de Europese richtlijn dus worden geïnterpreteerd door een KB, dus door de regering. Ik hoop dan ook dat die bevoegdheid effectief gebruikt wordt voor de voorstadnetwerken, die in ons land van essentieel belang zijn.

Het incident is gesloten.

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): Volgens de pers wordt er weer meer gebedeld in de NMBS-treinen, meestal door georganiseerde bendes, die briefjes uitdelen aan de reizigers. Sinds de goedkeuring van de wet van 12 januari 1993 houdende een urgentieprogramma voor een meer solidaire samenleving werden de wettelijke bepalingen betreffende de beteugeling van de landloperij en de bedelarij opgeheven. De woordvoerder van de NMBS heeft onlangs niettemin herhaald dat het verboden is om in het station of in de trein te bedelen. Het treinpersoneel van de NMBS staat machteloos tegenover het probleem. De treinbegeleiders zijn niet gemachtigd om in te grijpen, en veiligheids- of politieagenten komen meestal te laat.

Kunt u dit probleem bevestigen? Werden er specifieke maatregelen getroffen? Kunt u er meer details over geven?

12.02 Minister François Bellot (*Frans*): Ik verwijs u naar het antwoord op de mondelinge vraag nr. 9748 over dit onderwerp.

Ik zal toch antwoorden, uit respect voor de commissie.

Bedelarij wordt in de stations enkel als een inbreuk beschouwd als het op een agressieve manier gebeurt. In de treinen is bedelen verboden. We stellen vast dat op bepaalde lijnen georganiseerde bedelbendes opnieuw in opmars zijn. De leden daarvan delen flyers met daarop hun verzoek uit aan de reizigers en halen het gegeven geld op. Sinds januari 2015 werd er melding gemaakt van 405 feiten. Voor de gevallen waarbij Securail ter plaatse was, werden er 82 processen-verbaal opgemaakt.

Er werden verschillende maatregelen genomen op

modalités de paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que les règles de tarification spécifiques. Selon le Code ferroviaire, la directive européenne peut dès lors être interprétée par un arrêté royal et donc par le gouvernement. J'espère dès lors que le gouvernement exercera cette compétence pour la réalisation des réseaux suburbains, absolument essentiels dans notre pays.

L'incident est clos.

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)

12.01 Vincent Scourneau (MR): Selon la presse, la mendicité a fait son retour dans les trains de la SNCB. Il s'agirait généralement de bandes organisées distribuant des tracts aux voyageurs. Depuis l'adoption en 1993 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 dans les gares et les trains. Le personnel de la SNCB se trouve sans solution face à ce phénomène. Les accompagnateurs de train ne sont pas habilités à intervenir. Les agents de sécurité ou de police arrivent généralement trop tard sur les lieux.

Confirmez-vous ce phénomène? Des mesures particulières sont-elles mises place? Pouvez-vous les détailler?

12.02 François Bellot, ministre (*en français*): Je vous invite à relire la réponse à la question orale n° 9748 portant sur le même objet.

Je répondrai néanmoins, par respect pour la commission.

La mendicité n'est considérée comme une infraction dans les gares que si elle est agressive. Elle est interdite dans les trains. Nous assistons à la recrudescence d'une mendicité organisée sur certaines lignes. Ces personnes distribuent des tracts indiquant leur demande aux voyageurs et récoltent l'argent laissé. Depuis janvier 2015, 405 faits de ce type ont été signalés. Là où Securail était sur place, 82 procès verbaux ont été rédigés.

Différentes mesures ont été prises sur les trajets les

de bij die groepen populairste trajecten, op basis van meldingen van het boordpersoneel bij het Security Operations Center (SOC). De strategische cel van de Corporate Security Services heeft de feiten van bedelarij geregistreerd. Teams van Securail reisden mee op de getroffen lijnen. Er werd een samenwerking met de Spoorwegpolitie op touw gezet. De Securailagenten maken systematisch een proces-verbaal op, dat aan het parket wordt overgemaakt. Het SOC stuurt beschikbare Securailteams wanneer er bedelaars worden gemeld en volgt de operatie op via het netwerk van bewakingscamera's.

In 2015 werd er een brief gestuurd aan de parketten van Brussel en Charleroi – de voornaamste verblijfplaatsen van de daders – om nog eens te hameren op het belang van vervolging in dat type van dossiers. De NMBS volgt dat fenomeen van nabij en sensibiliseert haar personeel voor de noodzaak om elk soortgelijk feit bij het SOC te melden. Dankzij de meldingen kunnen Securail en/of de politie snel ingrijpen, de daders identificeren en hun praktijken een halt toeroepen.

De NMBS onderhoudt regelmatige contacten met de politiediensten en de gerechtelijke diensten en hoopt dat het fenomeen in de komende maanden zal afnemen.

12.03 Vincent Scourneau (MR): De vraag werd op 16 maart gesteld en ik heb de mijne op 11 maart ingediend. Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

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): Wanneer men weet van wanneer het verkeersreglement dateert, mag het duidelijk zijn dat het tijd wordt om het te updaten en te vereenvoudigen. Fietsen, skateboards en zelfbalancerende vervoermiddelen worden vaak aangedreven door een elektrische motor. Sommige daarvan kunnen hoge snelheden halen en een en ander zou dan ook wettelijk moeten worden geregeld.

plus empruntés par ces groupes, sur la base des signalements du personnel de bord auprès du *Security operations center* (SOC). Un recensement des faits de mendicité a été réalisé par la cellule stratégie du *Corporate security services*. Des équipes Securail ont été orientées sur les lignes concernées. Une collaboration a été mise en place avec la police fédérale des chemins de fer. Les agents Securail rédigent systématiquement un procès verbal qui est transmis au parquet. 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 été adressé aux parquets de Bruxelles et Charleroi – principaux lieux de résidence des auteurs – afin d'insister sur l'importance des poursuites dans ce type de dossiers. La SNCB suit ce phénomène de près et sensibilise son personnel à la nécessité de signaler tout fait de ce type au SOC. Le signalement permet à Securail et/ou à la police d'intervenir rapidement, d'identifier les auteurs et de mettre fin à leurs agissements.

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.

12.03 Vincent Scourneau (MR): La question avait été posée le 16 mars, et la mienne le 11. Merci d'avoir répondu.

L'incident est clos.

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)

13.01 Vincent Scourneau (MR): Vu l'année à laquelle le Code de la route a été adopté, il conviendrait de le moderniser et le simplifier. Des vélos, skate-boards et engins de type gyropodes sont régulièrement propulsés par un moteur électrique. Certains atteignent des vitesses importantes: il faudrait donc légiférer.

Het koninklijk besluit van 13 februari 2007 betreffende de twee- of meerwielige voortbewegingstoestellen biedt geen oplossing voor het gebruik van de elektrische eenwieler.

Wat is vandaag het statuut van dat elektrische toestel? Wat zijn de regels voor het gebruik ervan? Bent u van plan het koninklijk besluit te wijzigen om het gebruik ervan te regelen?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Volgens de regelgeving over de zogenaamde voortbewegingstoestellen vallen monowielen daar niet onder, omdat zij maar één wiel hebben. Daardoor kunnen die *monowheels* eigenlijk niet legaal worden gebruikt op onze wegen.

Hoe staat het met de regelgeving om dit wel mogelijk te maken?

13.03 Minister François Bellot (*Frans*): Een monowiel is vergelijkbaar met een Segway. In beide gevallen moet de gebruiker naar voren leunen om te starten en naar achteren om te stoppen. Daar Segways als voortbewegingstoestellen op de openbare weg zijn toegelaten, ben ik, net zoals mevrouw Galant, die deze vraag al in de plenaire vergadering beantwoord heeft, van oordeel dat dat ook voor monowielen moet gelden.

Het monowiel wiel heeft nog geen statuut in de wegcode. Een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het verkeersreglement is voor advies aan de Raad van State overgelegd.

(*Nederlands*) Een en ander duurt langer dan verwacht, omdat die aanpassing is opgenomen in het ontwerp van wijzigingsbesluit waarin ook de wijzigingen staan inzake de *speed pedelecs*. Dat ontwerp heeft heel wat overleg gevegd met de belanghebbenden.

(*Frans*) Het is mijn bedoeling om de reglementaire aanpassingen van de wegcode te laten publiceren op hetzelfde ogenblik als het ministerieel besluit tot invoering van een afzonderlijke nummerplaat voor *speed pedelecs* en voor alle types van bromfietsen. Dat besluit ligt bij de Raad van State. De datum van inwerkingtreding hangt ook af van de gevolgen van die nieuwe nummerplaten op het operationele vlak en op IT-vlak.

(*Nederlands*) Wijzigingen van het verkeersreglement worden immers het beste zoveel mogelijk gebundeld.

(*Frans*) Dat ontwerp strekt ertoe eenwielers gelijk te stellen met voortbewegingstoestellen waarvan de

L'arrêté royal du 13 février 2007, concernant les véhicules à deux roues ou plus, n'a pas anticipé l'apparition d'un moyen de déplacement motorisé tel que le monoroue électrique.

Quel est le statut actuel de cet engin électrique? Quelles sont ses règles d'utilisation? Envisagez-vous de modifier l'arrêté royal pour encadrer son utilisation?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Les monocycles ne relèvent pas de la réglementation relative aux "dispositifs de locomotion" étant donné qu'ils n'ont qu'une seule roue. Il en découle donc que ce type d'engin ne peut être utilisé légalement sur la voie publique.

Où en est la réglementation visant à autoriser leur circulation?

13.03 François Bellot, ministre (*en français*): 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. 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, 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 est soumis à l'avis du Conseil d'État.

(*En néerlandais*) La procédure prend toutefois plus de temps que prévu car cette adaptation a été incluse dans le projet d'arrêté de modification, qui reprend également les modifications relatives aux *speed pedelecs*. Ce projet a nécessité de nombreux cycles de concertation avec les parties intéressées.

(*En français*) L'intention est de publier les adaptations réglementaires du Code de la route en même temps que l'arrêté ministériel qui prévoit l'introduction d'une plaque minéralogique distincte pour les *speed pedelecs* et pour tous les types de cyclomoteurs. Cet arrêté est au Conseil d'État. Le délai d'entrée en vigueur dépend aussi des effets opérationnels et informatiques de ces nouvelles plaques.

(*En néerlandais*) Il est en effet préférable, autant que faire se peut, de regrouper les modifications à apporter au Code de la route.

(*En français*) Ce projet prévoit que les monoroues soient assimilés aux engins de déplacement pour

maximumsnelheid per constructie tot 18 km/u beperkt is. Afhankelijk van de snelheid waarmee ze rijden, vallen ze nu eens onder de regels voor voetgangers, dan weer onder de bepalingen voor fietsers.

13.04 Vincent Scourneau (MR): Een eenwieler die meer dan 18 km/u haalt, moet worden voorzien van een nummerplaat. Maar waar moet die dan komen?

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Volgens mij zijn de nummerplaten bestemd voor de *speed pedelecs* en niet voor de monowielen. Een snelle legalisering op openbaar domein zou een goede zaak zijn, vermits dit een interessant transportmiddel kan zijn in combinatie met het openbaar vervoer. Ik kijk dus uit naar het KB.

Het incident is gesloten.

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)

14.01 David Geerts (sp.a): Wie in Brussels Airport vertrekt, moet een veiligheidsvergoeding per vliegtuigticket betalen. Dat bedrag wordt onder meer besteed aan het betalen van salarissen voor luchthaveninspecteurs. Het is onduidelijk hoe de middelen op het terrein worden besteed.

Werd het bedrag per KB bepaald? Wat was het totaalbedrag in 2014 en 2015? Waarvoor heeft men de reserve gebruikt? Welk bedrag gaat naar de financiering van luchthaveninspecteurs? Welke bedrag gaat naar veiligheidsapparatuur? Welk deel van het bedrag moet Brussels Airport Company (BAC) uitbetalen aan het directoraat-generaal van de Luchtvaart (DGLV)? Hoe zullen de recente aanslagen een invloed hebben? Er zijn minder inkomsten en er zullen meer uitgaven zijn.

14.02 Minister François Bellot (Nederlands): Iedere passagier die vertrekt van de luchthaven Brussel Nationaal dient deze beveiligingsvergoeding te betalen.

De beveiligingsvergoeding bedraagt sinds 1 april 2016 6,19 euro per vertrekkende passagier, met uitzondering van kinderen jonger dan twee jaar. Ze

lesquels la vitesse maximale, par construction, est limitée à 18 km/h. Les règles qui leur sont applicables sont tantôt celles des piétons, tantôt celles des cyclistes, selon la vitesse à laquelle ils circulent.

13.04 Vincent Scourneau (MR): Si le monoroue fait plus de 18 km/h, il doit être soumis à une immatriculation. Mais où placer la plaque?

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): À mon sens, les plaques d'immatriculation sont destinées aux *speed pedelecs* et non aux monoroues. Il sera utile de légaliser rapidement ces engins dans le domaine public étant donné qu'il peut s'agir d'un moyen de transport intéressant à combiner avec les transports en commun. Je suis dès lors impatient d'assister à la publication de cet arrêté royal.

L'incident est clos.

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): Les voyageurs qui embarquent à l'aéroport de Bruxelles sont tenus de payer une redevance de sécurité à l'achat de leur billet d'avion. Le montant de cette redevance est notamment destiné à payer les salaires des inspecteurs aéroportuaires. Une certaine confusion subsiste néanmoins en ce qui concerne l'affectation des moyens sur le terrain.

Le montant a-t-il été fixé par arrêté royal? Quel était le montant total en 2014 et en 2015? À quoi a servi la réserve? Quel montant est-il consacré au financement des inspecteurs aéroportuaires? Quel montant est-il consacré aux dispositifs de sécurité? Quel pourcentage du montant total Brussels Airport Company (BAC) verse-t-elle à la Direction générale du Transport aérien (DGTA)? Quels effets les récents attentats auront-ils? Les revenus sont limités, tandis que les dépenses se multiplient.

14.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Tous les passagers qui partent de l'aéroport de Bruxelles-National doivent payer cette redevance de sécurité.

Depuis le 1^{er} avril 2016, la redevance de sécurité s'élève à 6,19 euros par passager partant à l'exception des enfants de moins de deux ans. Elle

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, kan hij een verzoekschrift richten aan de regulerende overheid. De dienst regulering kan in bepaalde gevallen een aanpassing van de tarieven eisen of tarieven opleggen aan BAC. De beveiligingsvergoeding bedroeg in 2014 6,71 euro en in 2015 6,73 euro.

De groeiende trafiek in 2014 en 2015 heeft de beveiligingsvergoeding doen dalen naar 6,19 euro in 2016. De luchthavengelden worden gebruikt om de exploitatievoorwaarden van de luchthaven te verzekeren. Een van deze voorwaarden betreft beveiliging. Het KB van 21 juni 2004 bepaalt dat BAC de luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en de beveiliging op de grond dient te verzekeren, met uitsluiting van de politie- en militaire taken.

De luchthaveninspecteurs van overheidsdiensten vallen niet onder 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 steeds aan zijn verplichtingen te voldoen.

14.03 David Geerts (sp.a): Met 20 miljoen reizigers komt men dus aan een totaalbedrag van meer dan 120 miljoen euro ontvangsten. Welk deel van die aanzienlijke som wordt aan personeel besteed, welk aan veiligheidsinvesteringen? Misschien is dat een vraag voor de onderzoekscommissie.

Het incident is gesloten.

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 spoorweglawaaï" (nr. 10910)

15.01 Karin Temmerman (sp.a): In Vlaanderen hebben liefst 20.000 mensen te kampen met geluidsoverlast van treinen en worden 10.000 mensen ernstig in hun slaap verstoord. Het zijn vooral goederentreinen die 's nachts de geluidsoverlast veroorzaken.

fait partie des redevances aéroportuaires qui sont établies par l'exploitant de l'aéroport après avoir consulté les utilisateurs de l'aéroport. L'utilisateur qui souhaite contester l'une de ces redevances peut adresser une requête à l'autorité de régulation. Le Service de régulation peut, dans certains cas, exiger une modification des tarifs ou imposer des tarifs à BAC. La redevance de sécurité s'élevait à 6,71 euros en 2014 et à 6,73 euros en 2015.

L'accroissement du trafic enregistré en 2014 et en 2015 a permis de réduire la redevance, qui est passée à 6,19 euros en 2016. Les redevances aéroportuaires servent à assurer les conditions d'exploitation de l'aéroport. L'une de ces conditions concerne la sécurité. L'arrêté royal du 21 juin 2004 dispose que BAC doit assurer l'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité ainsi que la sécurisation au sol, à l'exception des tâches militaires et de police.

Les inspecteurs aéroportuaires des services publics ne relèvent pas de la compétence de la BAC et ne sont donc pas couverts par les tarifs aéroportuaires.

La redevance de sécurité est intégralement affectée à Brussels Airport Company. Les tarifs sont fixés pour une période de cinq ans. Une diminution des revenus due à une limitation du trafic n'implique pas nécessairement une diminution des coûts. Brussels Airport Company est toutefois toujours tenue de satisfaire à ses obligations.

14.03 David Geerts (sp.a): Avec 20 millions de voyageurs, on atteint donc un montant total de plus de 120 millions d'euros de recettes. Quelle part de cette somme considérable est-elle respectivement consacrée au personnel et aux investissements en matière de sécurité? Peut-être cette question doit-elle être posée à la commission d'enquête.

L'incident est clos.

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): En Flandre, quelque 20 000 personnes sont confrontées à des nuisances sonores causées par les trains et 10 000 personnes sont fortement perturbées dans leur sommeil. Ces nuisances sonores proviennent essentiellement des trains de marchandises qui circulent la nuit.

Vlaanderen werkt momenteel aan een actieplan en pleit voor boetes wanneer de geluidsnormen overschreden worden door de inzet van oude, lawaaierige treinstellen. Het opleggen van zo een strafmaatregel is uiteraard een federale bevoegdheid.

Eind vorig jaar antwoordde mevrouw Galant dat er ondersteunende Europese maatregelen bestaan om de geluidsoverlast van het goederenvervoer te verminderen door het aanbrengen van geluidsarme remblokken. Begin 2014 werd ook de installatie van een monitoringsysteem aangekondigd dat toelaat wielen te detecteren die niet helemaal rond zijn. Op de lijnen waar vooral goederentreinen rijden, zouden tegen eind 2015 ongeveer 30 monitoringsystemen geïnstalleerd worden. Deze deadline werd jammer genoeg niet gehaald.

Kent de minister het actieplan van de Vlaamse regering? Is hij bereid de gevraagde strafmaatregel te introduceren in heel België? Wat is de stand van zaken inzake de geluidsarme remblokken? Hoeveel monitoringsystemen zijn er momenteel geplaatst? Welke andere maatregelen kunnen genomen worden om de leefbaarheid langs de spoorlijnen te verbeteren? Worden in de beheersovereenkomst met de NMBS en Infrabel de nodige financiële middelen ter beschikking gesteld voor de plaatsing van geluidsschermen, vooral in dicht bevolkte wijken?

15.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De Europese richtlijn 2002/49 verplicht de lidstaten om elke vijf jaar geluidskarten en een geluidsactieplan voor wegen en spoorwegen op te maken. Daarom vindt regelmatig overleg plaats tussen de NMBS, Infrabel, de FOD Mobiliteit en de gewestelijke overheden. Tijdens dit overleg heeft de federale overheid kennisgenomen van het Vlaamse actieplan inzake spoorverkeerlawaaier, dat voorstelt om het concept van geluidsgedifferentieerde gebruiksvergoedingen of NDTAC te introduceren, zoals voorgesteld door de Europese Commissie en de uitvoeringsverordening van 13 maart 2015. Duitsland en Nederland hebben reeds een bonus-malussysteem ingevoerd. Zoiets brengt ook administratieve kosten met zich mee. Mijn administratie zal de mogelijkheid bestuderen om een geluidsgedifferentieerde gebruiksvergoeding in België op te zetten.

De evolutie van het stille goederenwagonpark zal op de voet opgevolgd worden door Infrabel en de FOD Mobiliteit. Daarom installeert Infrabel een

La Flandre planche actuellement sur un plan d'action et plaide pour que des amendes soient infligées en cas de dépassement des normes de bruit résultant de l'utilisation de rames anciennes et bruyantes. Naturellement, l'imposition d'une telle sanction relève de la compétence du fédéral.

À la fin de l'année dernière, Mme Galant avait indiqué qu'il existait des mesures européennes de soutien visant à réduire les nuisances sonores causées par le transport de marchandises en installant des semelles de freins peu bruyantes. Au début de l'année 2014, on avait également annoncé l'installation d'un système de monitoring permettant de détecter les roues qui ne sont pas tout à fait rondes. Sur les lignes principalement empruntées par les trains de marchandises, environ 30 systèmes de monitoring auraient dû être installés pour la fin 2015. Cette échéance n'a malheureusement pas pu être respectée.

Le ministre a-t-il connaissance du plan d'action du gouvernement flamand? Est-il disposé à instaurer la sanction requise dans toute la Belgique? Où en est le dossier des blocs de freins silencieux? Combien de systèmes de détection ont déjà été placés? Quelles autres mesures peuvent être prises pour améliorer le confort des riverains des lignes de chemin de fer? Les contrats de gestion conclus avec la SNCB et avec Infrabel prévoient-ils les moyens financiers nécessaires au placement d'écrans antibruit, surtout dans les quartiers très peuplés?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La directive européenne 2002/49 oblige les États membres à dresser tous les cinq ans des cartes de bruit et à établir un plan d'action bruit pour les routes et les voies ferrées. Une concertation est dès lors régulièrement organisée entre la SNCB, Infrabel, le SPF Mobilité et les autorités régionales. L'État fédéral a pris connaissance du plan d'action flamand en matière de bruit du trafic ferroviaire dans le cadre de ces réunions. Ce plan vise à instaurer un système NDTAC, c'est-à-dire de redevances d'utilisation basées sur le bruit, tel qu'évoqué par la Commission européenne et dans le règlement d'exécution du 13 mars 2015. L'Allemagne et les Pays-Bas appliquent déjà un système de bonus-malus, mais ce dernier entraîne des frais administratifs. Mon administration va étudier la possibilité d'instaurer en Belgique une redevance d'utilisation différenciée en fonction des nuisances sonores.

Infrabel et le SPF Mobilité suivront attentivement l'évolution du parc de wagons de marchandises silencieux. Infrabel installe à cet effet un système de

monitoringsysteem dat toelaat onregelmatigheden in de wielen van de wagons te detecteren. De twee eerste 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 basis van voorlopige cijfers kunnen wij zien dat op 5.000 treinpassages in Antwerpen-Luchtbal, tussen mei 2014 en mei 2015, reeds meer dan 25 procent van de wagonassen met geluidsarme remblokken uitgerust was. De situatie is vergelijkbaar voor de reizigerstreinen. In 2015 was immers al 51 procent van het NMBS-park conform de nieuwe geluidsnormen. Tegen 2025 zou dit aandeel tot 64 procent stijgen.

Ook inzake infrastructuur heeft Infrabel maatregelen ingevoerd om lawaai te verminderen.

15.03 Karin Temmerman (sp.a): De stijging van het aandeel geluidsarme treinen tot 64 procent, gaat dat over alle treinen, zowel goederen- als passagierstreinen?

15.04 Minister François Bellot (Nederlands): Het gaat enkel om passagierstreinen.

15.05 Karin Temmerman (sp.a): Dat vreesde ik al. De grootste problemen doen zich natuurlijk voor bij de goederenwagons. Geluidsschermen vormen inderdaad slechts een gedeelte van de oplossing, maar de gezondheidskosten voor dit spoorverkeerlawaai lopen op tot 44,5 miljoen per jaar. Ik hoop dus dat deze problematiek ook wordt opgenomen in de volgende beheersovereenkomst.

Het incident is gesloten.

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): Hebt u het op 12 april gesloten sociaal akkoord aan de regering overgelegd?

Er werd in de initiële begroting 2016 noch in het kader van de jongste begrotingscontrole geld uitgetrokken voor Belgocontrol. Wanneer zal de regering de in het kader van het recentste beheerscontract aan Belgocontrol verschuldigde bedragen betalen?

monitoring permettant de détecter des irrégularités dans les roues des wagons. Les deux premiers systèmes de mesure ont été implantés à la hauteur de la gare Luchtbal à Anvers. Six autres systèmes de mesure ont été placés en 2015, auxquels viendront s'ajouter, comme prévu, six nouveaux systèmes en 2016. À terme, ce sont au total 30 systèmes de mesure qui seront installés. Sur la base de chiffres provisoires, nous pouvons constater que sur 5 000 passages de trains à Anvers Luchtbal entre mai 2014 et mai 2015, déjà plus de 25 % des essieux de wagons étaient équipés de blocs de freins peu bruyants. La situation est comparable pour les trains de voyageurs. En 2015, 51 % du parc de la SNCB était en effet conforme aux nouvelles normes en matière de bruit. Cette proportion devrait grimper à 64 % à l'horizon 2025.

Sur le plan des infrastructures aussi, Infrabel a pris des mesures pour réduire les nuisances sonores.

15.03 Karin Temmerman (sp.a): L'augmentation du nombre de trains moins bruyants à 64 % concerne-t-elle tous les trains, c'est-à-dire les trains de marchandises comme les trains de voyageurs?

15.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): Elle ne concerne que les trains de voyageurs.

15.05 Karin Temmerman (sp.a): C'est ce que je craignais. Ce sont évidemment les wagons de fret qui posent le plus de problèmes. Les écrans antibruit ne constituent effectivement qu'une partie de la solution, mais les coûts sanitaires liés à ces nuisances sonores se montent à 44,5 millions par an. J'espère donc que ce problème sera également intégré dans le prochain contrat de gestion.

L'incident est clos.

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)

16.01 Karine Lalieux (PS): Avez-vous transmis l'accord social signé le 12 avril au gouvernement?

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

16.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het sociaal akkoord van 12 april jongstleden moet in een in de ministerraad overlegd koninklijk besluit gegoten worden.

De verschillende maatregelen in het sociaal akkoord met betrekking tot de non-activiteitsregeling voor de luchtverkeersleiders zullen in samenspraak met de sociale partners moeten worden geïmplementeerd. De prestaties moeten betaald worden, opdat Belgocontrol zou kunnen investeren in de bescherming van zijn sites en zijn verkeersleidingssystemen zou kunnen updaten en beveiligen.

Het grootste deel van de kosten van Belgocontrol wordt door de luchtruimgebruikers gefinancierd; de federale Staat financiert dus slechts een deel van de prestaties op de luchthavens.

Conform het derde beheerscontract met Belgocontrol neemt de Belgische Staat de nodige maatregelen om de veiligheid van het Belgische luchtruim te verzekeren, en daarom zal ik de vraag om financiering ten laste van de federale begroting 2016 wederom bij mijn collega's neerleggen.

16.03 **Karine Lalieux** (PS): Werd er een tijdpad vastgelegd voor de publicatie van het koninklijk besluit? Het KB moet immers zo snel mogelijk gepubliceerd worden om de onderhandelingen te kunnen voortzetten.

16.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Nee.

16.05 **Karine Lalieux** (PS): Om Belgocontrol, de burgers en de luchthavengebruikers gerust te stellen, moet de financiering stroken met het door de federale regering gesloten beheerscontract en ingeschreven worden op de initiële begroting of bij de eerstvolgende begrotingsaanpassing!

Het incident is gesloten.

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

16.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'accord social du 12 avril dernier doit faire l'objet d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Les différentes mesures de l'accord social relatives au régime de disponibilité des contrôleurs aériens devront être mises en œuvre en concertation avec les partenaires sociaux. Le paiement de ces prestations est indispensable pour permettre à Belgocontrol d'investir dans la protection de ses sites et de moderniser et sécuriser ses systèmes de gestion du trafic aérien.

La majorité des coûts de Belgocontrol est financée par les usagers de l'espace aérien, l'État fédéral ne finançant qu'une partie des prestations sur les aéroports.

L'État belge prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de son espace aérien conformément au 3^e contrat de gestion conclu avec Belgocontrol, raison pour laquelle je réitérerai la demande de financement à charge du budget fédéral 2016 auprès de mes collègues.

16.03 **Karine Lalieux** (PS): Avez-vous un échéancier pour la publication de l'arrêté royal, car il y a urgence pour permettre la poursuite des négociations?

16.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Non.

16.05 **Karine Lalieux** (PS): Pour rassurer Belgocontrol, les citoyens et les usagers de l'aéroport, il faut 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!

L'incident est clos.

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 4e 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

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de liberalisering van het spoor in 2023" (nr. 11107)

17.01 David Geerts (sp.a): Op 20 april zou er een principeakkoord bereikt zijn over de liberalisering van het Europese spoorwegnet. Sp.a is geen voorstander van een blinde liberalisering, wij vrezen nefaste gevolgen voor de reizigers, de veiligheid en de personeelsstatuten.

Kan de minister het akkoord toelichten? Welke houding heeft België aangenomen tijdens de onderhandelingen?

17.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): De Europese Unie heeft een akkoord bereikt over het vierde spoorwegpakket, dat onder meer voorziet in de openstelling van het reizigersvervoer voor de concurrentie vanaf 2023. De EU wil dat de nationale monopolies uiterlijk in 2033 helemaal verdwijnen, maar er kan een uitzondering worden gemaakt voor landen die de negatieve gevolgen van zo een beslissing kunnen aantonen.

Volgens de Europese Commissie zal die liberalisering de kwaliteit van de dienstverlening ten goede komen en de ticketprijzen drukken. In het Verenigd Koninkrijk zijn de ticketprijzen sinds de liberalisering nochtans driemaal zo hoog en kampen de treinen met veel vertragingen. De Britse overheid pompt meer geld in het spoor en enkel de aandeelhouders van de spoorwegbedrijven worden daar beter van.

Welke gevolgen zou een liberalisering in ons land hebben? Wat is uw standpunt en het regeringsstandpunt over het vierde spoorwegpakket? Zult u zich op het voormelde beding beroepen?

17.03 Karine Lalieux (PS): Het tripartiete overleg heeft op 19 april tot een ontwerpakkoord geleid dat aan het Coreper zal worden voorgelegd. De Raad zou binnenkort het politieke luik van het vierde spoorwegpakket kunnen goedkeuren.

Sommigen menen dat de liberalisering van het spoorwegnet vanaf 2023 verplicht zal worden, terwijl anderen dan weer beweren dat de lidstaten onder bepaalde voorwaarden zullen kunnen kiezen voor de toewijzing aan een interne operator.

Kunt u het akkoord verduidelijken? Volgt ons land nog altijd het standpunt van de Benelux? Welk mandaat heeft de regering verleend aan haar

du rail en 2023" (n° 11107)

17.01 David Geerts (sp.a): Un accord de principe aurait été atteint le 20 avril en ce qui concerne la libéralisation du réseau ferroviaire européen. Le sp.a n'est pas partisan d'une libéralisation aveugle. Nous craignons des conséquences néfastes pour les voyageurs, la sécurité et les statuts du personnel.

Le ministre peut-il commenter cet accord? Quelle position la Belgique a-t-elle adoptée durant les négociations?

17.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): L'Union européenne a trouvé un accord sur le quatrième paquet ferroviaire, qui prévoit notamment l'ouverture à la concurrence du transport de passagers à partir de 2023. L'UE veut mettre fin aux monopoles nationaux d'ici 2033 mais une exception peut être accordée aux pays qui prouveront les conséquences négatives de cette décision.

Selon la Commission européenne, cette ouverture améliorera la qualité du service et fera baisser le prix du ticket. Pourtant, au Royaume-Uni, les prix des tickets sont trois fois plus élevés depuis la libéralisation et les trains enregistrent plus de retards. L'État britannique a augmenté ses dépenses pour le rail et seuls les actionnaires des entreprises ferroviaires en profitent.

Quelles seraient les conséquences d'une libéralisation en Belgique? Quelle est votre position et celle du gouvernement à propos du quatrième paquet ferroviaire? Plaiderez-vous pour la clause de souplesse?

17.03 Karine Lalieux (PS): Le trilogue a dégagé le 19 avril un projet d'accord qui sera présenté au Coreper et le Conseil pourrait prochainement voter le volet politique du quatrième paquet ferroviaire.

Certains estiment que la libéralisation des réseaux deviendra obligatoire dès 2023, tandis que d'autres soutiennent que les États membres pourront choisir l'attribution à un opérateur interne sous certaines conditions.

Pouvez-vous détailler l'accord? La Belgique suit-elle encore la position Benelux? Quel est le mandat attribué par le gouvernement à ses représentants

vertegenwoordigers die in het Coreper zetelen? Zal België het spoorwegnet rechtstreeks aan een interne operator kunnen blijven toewijzen?

17.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Op 19 april werd er een akkoord bereikt over de pijler 'markten' van het vierde spoorwegpakket. Dat akkoord moet nog door de Raad en het Europees Parlement worden goedgekeurd.

Het Coreper, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de EU-lidstaten die de rang hebben van ambassadeur bij de Europese Unie en wordt voorgezeten door het land dat de Unie voorziet – Nederland –, komt op 27 april samen.

(*Nederlands*) Het is geen nieuw proces, de liberalisering werd al in de jaren 1990 ingezet.

(*Frans*) De pijler 'markten' heeft betrekking op twee aspecten: dat van de *governance*, waarbij er wordt voorzien in een wijziging van richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, en dat van de openbardienstverplichtingen, waarbij er een aanpassing van de verordening van 13 september 2007 in het vooruitzicht wordt gesteld.

(*Nederlands*) Het governance-aspect beoogt vooral de versterking van de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder tegenover de spoorwegonderneming.

De richtlijn moet uiterlijk 24 maanden na de inwerkingtreding zijn omgezet.

(*Frans*) Voor de openbardienstverplichtingen zal het contract in principe gegund worden via een aanbesteding met offerteaanvraag. De rechtstreekse toewijzing van openbardienstcontracten zal evenwel nog altijd mogelijk zijn. De overheid zal de doelstellingen voor de openbare dienstverlening bepalen, nagaan of ze worden bereikt, en zo nodig sancties oplegen.

België heeft ervoor gepleit dat de lidstaten openbardienstcontracten rechtstreeks zouden kunnen blijven toewijzen, wanneer de infrastructuur zich niet leent tot een gunning bij aanbesteding.

De huidige procedure voor de rechtstreekse toewijzing kan nog zeven jaar lang worden toegepast. Die overgangperiode begint te lopen vanaf de publicatie van de verordening, en die wordt die eind 2016 of begin 2017 verwacht.

(*Nederlands*) Het akkoord dat tot stand kwam tussen de drie Europese instellingen, scheidt geen

siégeant au Coreper? La Belgique pourra-t-elle toujours attribuer directement son réseau à un opérateur interne?

17.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le pilier "marchés" du quatrième paquet ferroviaire a fait l'objet d'un accord le 19 avril, à approuver par le Conseil et le Parlement européen.

Composé de représentants des pays membres de l'Union ayant rang d'ambassadeur auprès de l'Union européenne et présidé par le pays présidant l'Union – les Pays-Bas –, le Coreper se réunit ce 27 avril.

(*En néerlandais*) La libéralisation avait déjà été amorcée dans les années 1990. Il ne s'agit donc pas d'un nouveau processus.

(*En français*) Le pilier "marchés" traite de l'aspect lié à la gouvernance, modifiant la directive 2012/34 sur un espace ferroviaire unique européen, et de l'aspect relatif aux obligations de service public modifiant le règlement du 13 septembre 2007.

(*En néerlandais*) L'aspect gouvernance vise principalement le renforcement de l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure par rapport à l'entreprise ferroviaire.

La directive doit avoir été transposée au plus tard 24 mois après son entrée en vigueur.

(*En français*) Pour les obligations de service public, on prévoit que le principe d'attribution des contrats de service public soit l'appel d'offres. Mais l'attribution directe des contrats de service public pourra toujours se faire. Ainsi, il reviendra à l'État de déterminer des objectifs auxquels devra satisfaire le service public, de vérifier leur réalisation et d'imposer, s'il échet, des sanctions.

La Belgique a défendu l'idée de permettre aux États de continuer à procéder par attribution directe des contrats de service public quand l'infrastructure ne se prêtait pas au passage vers l'appel d'offres.

L'attribution directe en vigueur pourra être utilisée pendant sept ans. Cette période transitoire commence dès la publication du règlement prévue fin 2016-début 2017.

(*En néerlandais*) L'accord conclu entre les trois institutions européennes ne crée pas véritablement

reële meerwaarde inzake de bescherming van de werknemers.

(Frans) Er is geen vooruitgang ten opzichte van het vigerende recht waarbij richtlijn 2001/23/EG facultatief kan worden toegepast. België heeft geijverd voor een betere bescherming van de werknemers, maar dat standpunt werd in de Raad van de EU slechts door een minderheid verdedigd. Het Europese Parlement stapte daarvan af, waardoor het akkoord op 19 april kon worden gesloten.

De principes van het standpunt van de Benelux, zoals het behoud van de rechtstreekse toewijzing en betere sociale voorwaarden, werden door de Belgische delegatie bij de Raad van de EU verdedigd op het niveau van de Groep landtransport van het Coreper I en op het vlak van de ministeriële resoluties.

Als de historische, openbare, spooroperator binnen een bepaalde periode kan aantonen dat hij performant genoeg is, kan hij verder voor de openbare dienst blijven instaan. Die operator moet moderniseren en zich aanpassen aan de markt door aan te tonen dat zijn efficiëntie erop vooruit gaat.

We hopen de prestaties ten dienste van de mobiliteit in ons land te verbeteren.

17.05 David Geerts (sp.a): Uiteraard moet de historische operator zijn werking en de dienstverlening permanent proberen te verbeteren. We moeten erover waken dat de mogelijkheid daartoe behouden blijft en het bedrijf de nodige tijd geven om stand te kunnen houden.

17.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Het verheugt me dat u zegt dat we de kaart van de historische operator moeten trekken en dat de regering die weg wil bewandelen. Dat is de beste keuze voor het spoorwegpersoneel, de treinreizigers en een goede ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Ik heb echter een bedenking wanneer u het over 'modernisering' heeft. Als u daarmee een efficiënt overheidsbedrijf bedoelt dat rekening houdt met de belangen van de treinreizigers en de werknemers, kan ik me bij u aansluiten. Als dat echter betekent dat er besparingen zullen worden opgelegd zonder dat de negatieve gevolgen ervan onderzocht worden, zoals dat thans het geval is, zal u niet op mijn steun moeten rekenen.

17.07 Karine Lalieux (PS): Het stelt me gerust dat de toekenning in een eerste fase gedurende

de valeur ajoutée en matière de protection des travailleurs.

(En français) Il n'y a pas d'avancée au regard du droit en vigueur, appliquant à titre optionnel la directive 2001/23. La Belgique a milité pour un renforcement de la protection des travailleurs mais ce positionnement était minoritaire au Conseil. Le Parlement européen abandonna cette position, ce qui permit l'accord du 19 avril.

Les principes de la position Benelux défendant le maintien de l'attribution directe et le renforcement des conditions sociales ont été défendus par la délégation belge au Conseil, au niveau du groupe de travail Transport terrestre du Coreper et au niveau des résolutions ministérielles.

Si l'opérateur historique, qui est public, démontre qu'il atteint les niveaux de performance dans une périodicité définie, il pourra conserver sa délégation de mission de service public. Il faudra aussi que cet opérateur se modernise et s'adapte au marché en prouvant que son efficacité s'améliore.

Nous espérons améliorer les performances au service de la mobilité du pays.

17.05 David Geerts (sp.a): Il va de soi que l'opérateur historique doit s'efforcer d'améliorer en permanence son fonctionnement et la qualité de ses services. Nous devons veiller à ce que cela reste possible et donner le temps nécessaire à l'entreprise pour consolider sa position.

17.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je me réjouis de vous entendre dire qu'il faut miser sur l'opérateur historique et à 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.

J'ai néanmoins une réserve quand vous parlez de "modernisation": s'il s'agit de développer une entreprise publique performante et respectueuse des usagers et travailleurs, je vous rejoins. En revanche, si cela revient à imposer des économies sans en examiner les effets néfastes comme c'est le cas actuellement, je ne pourrai vous soutenir.

17.07 Karine Lalieux (PS): L'attribution, d'abord sans limitation pendant sept ans, et puis en fonction

zeven jaar zonder beperking en vervolgens afhankelijk van een prestatieregeling zal verlopen.

Of een bedrijf performant is, hangt niet alleen af van zijn werknemers, maar ook van de middelen die het al of niet van de Staat krijgt.

Het incident is gesloten.

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)

18.01 Karin Jiroflée (sp.a): In minder dan een jaar tijd heeft de rechtbank twee tegengestelde vonnissen uitgesproken over de vliegroute Leuven Rechtdoor. De recente uitspraak van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg in Brussel is op zijn minst verbazend.

De vliegroute werd in 2014 ingevoerd en leidde tot een onrechtvaardige concentratie van geluidshinder in de regio ten noorden van Leuven. De recente evaluatie van de route door Belgocontrol is vernietigend. Er wordt gesproken over een negatieve impact op de vluchtefficiëntie. De rechter heeft daar blijkbaar geen rekening mee willen houden.

Wat zal de aanpak van de minister zijn in het dossier van de vliegroute Leuven Rechtdoor?

18.02 Minister François Bellot (Nederlands): Op 6 april 2016 heeft de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg in Brussel de vonnissen van 7 en 11 mei 2015 vernietigd. Die eerdere vonnissen legden een verbod op aan de Belgische Staat om de vliegroute 07 Leuven Rechtdoor nog te gebruiken. In het meest recente vonnis aanvaardt de rechter alle argumenten van de Belgische Staat. Het argument van de geluidshinder werd op grond van de VLAREM-reglementering ontkracht. Het verbod om de route nog te gebruiken werd bijgevolg opgeheven.

De simulator test heeft uitgewezen dat de meeste vliegtuigen zich op meer dan 6.000 voet bevinden wanneer ze de klagende gemeenten overvliegen. Die hoogte wordt niet beschouwd als een hoogte waarop geluidshinder nog moet worden gemeten. Het NDAP1-systeem dat binnenkort wordt ingevoerd, zal ervoor zorgen dat de vliegtuigen nog sneller stijgen.

De beslissing van de voorzitter van de rechtbank

d'un schéma de performance, me rassure.

La performance d'une entreprise ne vient pas seulement de ses travailleurs, mais est aussi la conséquence d'un soutien ou non de l'entreprise par l'État.

L'incident est clos.

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): En moins d'un an, le tribunal a prononcé deux jugements en sens contraire concernant la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'. La décision prononcée récemment par le tribunal de première instance néerlandophone de Bruxelles est pour le moins étonnante.

La trajectoire aérienne en question a été instaurée en 2004 et a entraîné une concentration inéquitable de nuisances sonores dans la région située au nord de Louvain. Dans son évaluation récente de la route, Belgocontrol pose un verdict impitoyable et parle de son incidence négative en termes d'efficacité de vol. Le juge n'a apparemment pas voulu tenir compte de cette évaluation.

Comment le ministre abordera-t-il le dossier de la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'?

18.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le 6 avril 2016, le président du tribunal de première instance de Bruxelles a annulé les jugements des 7 et 11 mai 2015. Ces jugements interdisaient à l'État belge d'encore utiliser la route aérienne 07 "Louvain tout droit". Dans le cadre du dernier jugement, le juge accepte tous les arguments de l'État belge. L'argument des nuisances sonores a été réfuté en vertu de la réglementation VLAREM. L'interdiction d'encore utiliser cette route aérienne a par conséquent été levée.

Les tests effectués sur simulateur ont démontré que la plupart des avions sont à plus de 6 000 pieds quand ils survolent les communes qui se plaignent de nuisances sonores. À pareille altitude, on ne considère plus comme nécessaire de mesurer les nuisances sonores. Le système NDAP-1, qui sera bientôt mis en service, fera en sorte que les avions prennent de l'altitude encore plus rapidement.

La décision du président du tribunal de première

van eerste aanleg is nog niet betekend en is nog niet aangevochten.

Ik schik mij naar het regeerakkoord, waarin staat dat de route wordt geëvalueerd. Er werd een analyse uitgevoerd met betrekking tot de veiligheid en capaciteit. Ook hebben al ontmoetingen met de verenigingen van buurtbewoners plaatsgevonden.

Milieu en geluidsimpact behoren niet tot het bevoegdheidskader van Belgocontrol. De deskundigheid van Belgocontrol beperkt zich tot de operationele aspecten van de luchtverkeersleiding.

18.03 Karin Jiroflée (sp.a): Het klopt niet dat er minder geluidsoverlast is door die 6.000 voet. De geluidsoverlast van Leuven Rechtdoor is geluidsoverlast die bovenop de geluidsoverlast komt die er al was.

Ik hoop dat de minister, in tegenstelling tot zijn voorganger, snel werk maakt van een grondige evaluatie van de route.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.31 uur.

instance n'a pas encore été notifiée, ni contestée.

Je me conforme à l'accord de gouvernement, qui prévoit que cette route aérienne sera évaluée. Une analyse relative à la sécurité et à la capacité a été effectuée. Des rencontres avec les associations de riverains ont déjà eu lieu.

L'impact environnemental et sonore ne relève pas du cadre de compétences de Belgocontrol. L'expertise de Belgocontrol se limite aux aspects opérationnels du contrôle du trafic aérien.

18.03 Karin Jiroflée (sp.a): Il n'est pas exact que l'altitude de 6 000 pieds que vous évoquez implique une diminution des nuisances sonores. Les nuisances sonores liées à la trajectoire "Louvain tout droit" s'ajoutent aux nuisances sonores qui existaient déjà.

J'espère que contrairement à sa prédécesseur, le ministre s'attellera rapidement à une évaluation approfondie de cette route.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 31.