

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 janvier 2012

**PROJET DU BUDGET
GÉNÉRAL DES DÉPENSES
pour l'année budgétaire 2012**

**AVIS
à la Commission des Finances et
du Budget**

**sur la section 33 — Mobilité et
Entreprises publiques**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Jef VAN DEN BERGH

Documents précédents:

Doc 53 1944/ (2011/2012):

- 001: Projet du budget général des Dépenses (première partie).
- 002: Projet du budget général des Dépenses (deuxième partie).
- 003: Erratum.
- 004 à 006: Amendements.
- 007 à 021: Rapports.
- 022: Amendements.
- 023: Rapport.
- 024: Amendements.
- 025 à 028: Rapports.
- 029: Erratum.
- 030: Rapport.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 januari 2012

**ONTWERP VAN
ALGEMENE UITGAVENBEGROTING
voor het begrotingsjaar 2012**

**ADVIES
aan de commissie voor de Financiën en
de Begroting**

**Sectie 33 — Mobiliteit en
Overheidsbedrijven**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

Voorgaande documenten:

Doc 53 1944/ (2011/2012):

- 001: Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting (eerste deel).
- 002: Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting (tweede deel).
- 003: Erratum.
- 004 tot 006: Amendementen.
- 007 tot 021: Verslagen.
- 022: Amendementen.
- 023: Verslag.
- 024: Amendementen.
- 025 à 028: Verslagen.
- 029: Erratum.
- 030: Verslag.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Sabien Battheu

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Luc Gustin
CD&V	Jef Van den Bergh, Liesbeth Van der Auwera
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Ronny Balcaen
Open Vld	Sabien Lahaye-Battheu
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Olivier Destrebecq, Jacqueline Galant
Leen Dierick, Gerald Kindermans, Bercy Slegers
Meryame Kitir, Karin Temmerman
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Roland Defreyne, Ine Somers
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotschne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie	

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE	Pages
A. ENTREPRISES PUBLIQUES	
1. Exposé introductif de M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes	4
2. Questions et observations des membres.....	8
3. Réponses du ministre.....	14
4. Répliques.....	17
5. Réponses complémentaires.....	17
B. TÉLÉCOMMUNICATIONS ET POSTE	
1. Exposé introductif de M. Johan vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'économie, des Consommateurs et de la Mer du nord.....	17
2. Questions et observations des membres.....	19
3. Réponses du ministre.....	21
4. Répliques.....	24
5. Réponses complémentaires.....	25
C. MOBILITÉ	
1. Exposé introductif de M. Melchior Wathelet, secrétaire d'état à l'environnement, à l'énergie et à la mobilité, adjoint à la ministre de l'intérieur, et secrétaire d'état aux réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre	25
2. Questions et observations des membres.....	25
3. Réponses du secrétaire d'état.....	40
4. Répliques.....	44

INHOUD	Blz.
A. OVERHEIDSBEDRIJVEN	
1. Inleidende uiteenzetting door de heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden.....	4
2. Vragen en opmerkingen van de leden	8
3. Antwoorden van de minister.....	14
4. Replieken.....	17
5. Bijkomende antwoorden.....	17
B. TELECOMMUNICATIE EN POST	
1. Inleidende uiteenzetting door de heer Johan vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee	17
2. Vragen en opmerkingen van de leden	19
3. Antwoorden van de minister.....	21
4. Replieken.....	24
5. Bijkomende antwoorden.....	25
C. MOBILITEIT	
1. Inleidende uiteenzetting door de heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister.....	25
2. Vragen en opmerkingen van de leden	25
3. Antwoorden van de staatssecretaris.....	40
4. Replieken.....	44

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2012 – Section 33 – Mobilité et Entreprises publiques au cours de ses réunions des 10, 12 et 18 janvier 2012.

A. ENTREPRISES PUBLIQUES

1. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. PAUL MAGNETTE, MINISTRE DES ENTREPRISES PUBLIQUES, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, CHARGÉ DES GRANDES VILLES

Le ministre renvoie à sa note de politique générale (Doc 53 1964/21, pp. 3-5), mais il tient à mettre l'accent sur certains points.

Les entreprises publiques jouent un rôle essentiel dans la cohésion économique et sociale de notre pays. Elles contribuent à la qualité de vie de nos citoyens et leur garantissent l'accès aux services de base essentiels.

Le gouvernement s'est engagé à centrer sa politique sur la satisfaction de l'utilisateur. Les citoyens doivent avoir accès sur tout le territoire à des services abordables de qualité. Ce cap devra être maintenu dans un contexte où il importe également de préserver la santé financière des entreprises publiques pour mieux garantir leur durabilité économique et leurs opportunités de développement.

La libéralisation d'un ensemble de services a été décidée par l'Europe. L'intérêt général de la population doit néanmoins être assuré au travers des missions de services publics qui sont confiées aux entreprises publiques via leur contrat de gestion.

1. Le Groupe SNCB

Le train constitue un des pivots essentiels de notre politique de mobilité et d'environnement. Les contrats de gestion des trois entreprises du Groupe prévoient à cet égard des objectifs ambitieux qui conduisent à une augmentation de 25 % des voyageurs en service intérieur entre 2006 et 2012. Le Bureau du plan estime qu'en 2030, le train pourrait transporter 73 % de voyageurs en plus qu'aujourd'hui.

Pour répondre à cette croissance prévue à long terme, le gouvernement dispose d'un ensemble d'outils par lesquels il pourra impulser et infléchir les stratégies

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2012 – Sectie 33 – Mobiliteit en Overheidsbedrijven besproken tijdens haar vergaderingen van 10, 12 en 18 januari 2012.

A. OVERHEIDSBEDRIJVEN

1. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER PAUL MAGNETTE, MINISTER VAN OVERHEIDSBEDRIJVEN, WETENSCHAPSBELEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, BELAST MET GROTE STEDEN

De minister verwijst naar zijn beleidsnota (Doc 53 1964/21, pp. 3-5) maar staat erop een aantal zaken extra in de verf te zetten.

De overheidsbedrijven spelen een essentiële rol in de economische en sociale samenhang van ons land. Ze dragen bij tot de levenskwaliteit van onze burgers en waarborgen hen de toegang tot essentiële basisdiensten.

De regering zal haar beleid concentreren op klanttevredenheid. De burgers moeten toegang hebben tot kwaliteitsvolle en betaalbare diensten op het hele grondgebied hebben. Dit doel moet behouden blijven, ook in een context waarin de financiële gezondheid van de overheidsbedrijven moet worden bewaard om hun economische duurzaamheid en hun ontwikkelingsmogelijkheden beter te verzekeren.

De liberalisering van een aantal diensten werd door Europa besloten. Het algemeen belang van de bevolking moet echter verzekerd blijven door de opdrachten van openbare dienst die aan de overheidsbedrijven toevertrouwd worden via hun beheerscontract.

1. NMBS Groep

De trein is een van de fundamentele pijlers van het mobiliteits- en milieubeleid. De beheerscontracten van de drie maatschappijen van de Groep voorzien daarom in ambitieuze objectieven die tot een verhoging van 25 % reizigers in binnenlands verkeer leiden tussen 2006 en 2012. Het Planbureau verwacht dat de trein in 2030 tot 73 % meer reizigers zou kunnen vervoeren dan vandaag.

Om deze voorziene groei op lange termijn op te vangen beschikt de regering over een aantal instrumenten waarmee ze de strategieën van de NMBS Groep kan

mises en œuvre par le Groupe SNCB: contrats de gestion, plan de transport, plan de d'investissement et dotations.

Il faut susciter l'engouement des usagers pour une mobilité durable. Il faut que les gares et les trains soient des lieux agréables pour les voyageurs, associés à une mobilité douce et sûre. En effet, le train libère du temps et diminue les contraintes des usagers. Ces avantages ne sont perçus par ceux-ci que si la qualité du transport est présente. Mais aussi deux priorités doivent surtout concentrer notre attention: la ponctualité des trains et la sécurité du rail.

Aussi, les recommandations de la commission parlementaire spéciale qui a fait suite à l'accident dramatique de Buizingen seront mises en œuvre et l'installation des systèmes de freinage automatique sera accélérée conformément à l'accord de gouvernement.

De même, le gouvernement s'est engagé à soutenir les mesures aptes à améliorer la qualité du service aux voyageurs, dont la ponctualité des trains et l'information des usagers.

Il est demandé aux trois sociétés de travailler en priorité sur la ponctualité: le niveau de ponctualité contenu dans les contrats de gestion n'est pas atteint.

Les retards actuels sont inacceptables et le ministre comprend l'extrême mécontentement des navetteurs à leur sujet.

Le gouvernement a également estimé qu'une réforme des structures du Groupe SNCB s'impose, et ce dès le courant 2012.

Si cette réforme, et la simplification de l'organisation du système ferroviaire, ne sont pas des objectifs en tant que tels, elles sont néanmoins des conditions nécessaires à l'amélioration de la qualité du service aux voyageurs, à l'optimisation de la productivité et au redressement de sa situation financière.

Dans le cadre de la concertation et d'un dialogue social constructif, il faut veiller également à garantir la continuité du service public. Cette dernière sera traitée dans les nouveaux contrats de gestion que le ministre négociera.

Les dotations de l'État seront revues sur base de la nouvelle structure du Groupe, plus cohérente et transparente.

aansturen en bijsturen: de beheerscontracten, het vervoerplan, het investeringsplan en de overheidstoelagen.

Vooral moet het enthousiasme van de reizigers voor duurzame vormen van mobiliteit worden aangepord. Stations en treinen moeten aangename plaatsen zijn die geassocieerd worden met veilig en milieuvriendelijk reizen. De trein maakt tijd vrij en heeft minder beperkingen voor zijn gebruikers. Deze voordelen komen alleen maar tot uiting als de kwaliteit van de vervoersprestatie uitstekend is. Daartoe moet de aandacht naar twee prioriteiten gaan: de stiptheid van de trein en de veiligheid van het spoor.

Ook zullen de aanbevelingen van de bijzondere parlementaire commissie die opgericht werd na het dramatisch treinongeval in Buizingen, uitgevoerd worden en zal de installatie van automatische remsystemen versneld worden, zoals voorzien in het regeerakkoord.

De regering heeft er zich ook toe verbonden om alle maatregelen te steunen die de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers kunnen verbeteren, in het bijzonder op het vlak van de stiptheid en op het vlak van de informatie.

De minister vraagt dan ook aan de drie maatschappijen om bij voorrang te werken aan de stiptheid: het niveau dat in de beheerscontracten beoogd werd, wordt niet bereikt.

De huidige vertragingen zijn onaanvaardbaar en de minister begrijpt de uiterste ontevredenheid van de pendelaars hieromtrent.

De regering is ook van mening dat een hervorming van de structuur van de NMBS Groep nodig is, en dit in de loop van 2012.

Deze hervorming en de vereenvoudiging van de organisatie van het spoorwegsysteem zijn geen doel op zich, maar ze zijn noodzakelijke voorwaarden voor een betere dienstverlening, voor het optimaliseren van de productiviteit en voor het herstel van een financieel evenwicht.

In het kader van het overleg en van een constructieve sociale dialoog zal er ook voor worden gezorgd dat de continuïteit van de openbare dienst gewaarborgd wordt. Dit zal geregeld worden in het kader van de nieuwe beheerscontracten die de minister zal onderhandelen.

De overheidstoelagen zullen herzien worden in het licht van de nieuwe structuur van de Groep, die meer coherent en transparant zal zijn.

Pour l'année 2012, compte tenu de la sous-utilisation constatée les années précédentes, les dotations d'exploitation et d'investissement des sociétés du Groupe SNCB seront diminuées de 50 millions.

Conscient que la réalisation des objectifs de qualité du service a un coût, le gouvernement négociera une adaptation du contrat de gestion de la SNCB en vue d'un financement alternatif de nouveau matériel roulant en 2012. Ceci permettra une diminution non récurrente, en 2012, de la dotation d'investissement de la SNCB de 108 millions d'euros.

Une réduction unique en 2012 de la dotation d'investissement d'Infrabel, à concurrence de 95 millions d'euros, sera également négociée et compensée par des moyens disponibles en interne.

La législature, et l'année 2012 en particulier, seront certainement des périodes charnières pour le secteur ferroviaire en Belgique.

2. Bpost

Bpost représente également une entreprise publique qui avec ses quelques 30 000 collaborateurs assure un service de proximité et de qualité pour les citoyens.

Elle dessert quotidiennement 4,5 millions de foyers qui reconnaissent les efforts consentis en matière de qualité du service postal. En effet, l'indice de satisfaction est aujourd'hui de plus de 80 %.

Le 5^{ème} contrat de gestion a été approuvé par le Conseil des Ministres en avril 2010. Il maintient les tâches de service public, telles que le paiement des pensions à domicile et la livraison des quotidiens et périodiques. Il confirme en particulier l'étendue du réseau postal.

Le ministre défendra ces missions de service public de bpost dans le contexte européen de libéralisation, qui lui semblent justes et légitimes.

En effet, la troisième directive postale achève la libéralisation des services postaux. L'enjeu est de permettre l'accès au marché à de nouveaux opérateurs en gardant un niveau élevé d'exigence pour les obligations de service public et pour l'emploi au sein de l'entreprise.

Il importe que les travailleurs du secteur postal et de bpost en particulier continuent à pouvoir bénéficier d'un statut social décent et de perspectives de carrière.

Rekening houdend met de in de voorbije jaren vastgestelde onderbenutting, zullen de exploitatie- en investeringsstoelagen van de NMBS Groep in 2012 verminderd worden met 50 miljoen.

Ervan bewust dat de realisatie van de kwaliteitsdoelstellingen een kostprijs heeft, zal de regering een aanpassing van het beheerscontract met de NMBS onderhandelen met het oog op een alternatieve financiering van nieuw rollend materiaal in 2012. Dit zal een éénmalige vermindering met 108 miljoen EUR van de investeringsstoelagedotatie aan de NMBS toelaten in 2012.

In 2012 zal een eenmalige korting van de investeringsstoelage van Infrabel, ten bedrage van 95 miljoen euro, ook onderhandeld worden. Dit zal intern gecompenseerd worden door de beschikbare middelen van Infrabel.

De huidige zittingsperiode en het jaar 2012 in het bijzonder zullen zeker scharnierperiodes zijn voor de spoorwegsector in België.

2. Bpost

Bpost is eveneens een overheidsbedrijf dat, met zijn ongeveer 30 000 medewerkers, een kwaliteitsvolle buurt dienst voor de burgers verzekert.

Dagelijks bedient de maatschappij 4,5 miljoen gezinnen, die de geleverde inspanningen inzake de kwaliteit van de postdienst erkennen. Vandaag is de tevredenheidsindex immers hoger dan 80 %.

Het 5^{de} beheerscontract is door de Ministerraad in april 2010 goedgekeurd. Het handhaaft de opdrachten van openbare dienst zoals het aan huis betalen van de pensioenen en de dagelijkse levering van dagbladen en periodieken. Het bevestigt in het bijzonder de omvang van het postnetwerk.

De minister zal deze opdrachten van openbare dienst van bpost verdedigen in het Europese kader van de liberalisering: ze lijken hem billijk en verantwoord.

De derde postrichtlijn voltooit de liberalisering van de postdiensten. De inzet is om de markt open te stellen voor nieuwe operatoren, en tegelijk een hoog eisenniveau te behouden voor de verplichtingen van openbare dienst en voor de werkgelegenheid binnen het bedrijf.

Het is belangrijk dat de werknemers van de postsector, en van bpost in het bijzonder, kunnen blijven genieten van een degelijk sociaal statuut en loopbaanperspectieven.

En termes de service rendu aux citoyens, une attention spécifique sera consacrée au maintien d'un service de proximité en particulier dans les zones rurales les moins accessibles et dans les quartiers fragilisés. Les attentes des clients, notamment en termes de flexibilité seront prises en compte.

Enfin, le gouvernement sera attentif à la bonne santé économique et financière et à la durabilité de l'entreprise.

3. Belgacom

En matière de télécommunications, Belgacom est à la fois devenu un opérateur compétitif du marché et prestataire du service universel rendu à la population via les tarifs sociaux notamment.

Le marché libéralisé des télécommunications est en pleine mutation et en plein essor. Il importe, comme prévu dans la déclaration gouvernementale, de réguler strictement ce secteur. Dans ce but, l'indépendance et les prérogatives de l'IBPT seront renforcées.

L'innovation est une composante essentielle du développement de Belgacom, qui doit être une vitrine technologique et un moteur de développement des télécommunications.

L'accord de gouvernement prévoit à cet égard que Belgacom sera un acteur essentiel dans la réduction de la fracture numérique.

Enfin, l'entreprise doit continuer à veiller à la stabilité de son climat social.

Le gouvernement attache une extrême importance à ce que l'argent public confié aux entreprises publiques soit géré dans la plus grande transparence.

Ces entreprises se doivent de respecter les principes de bonne gouvernance.

C'est dans cet esprit que le gouvernement a pris l'engagement de prendre les initiatives nécessaires pour réduire les écarts de salaires au sein des entreprises publiques. Le recours à une société de management sera également proscrit pour les membres de personnels ou les administrateurs.

Wat de dienstverlening aan de burgers betreft, zal specifiek aandacht besteed worden aan het behoud van een nabijheidsdienst, in het bijzonder in de meest afgelegen landelijke gebieden en in achtergestelde wijken. De verwachtingen van de klanten, met name op vlak van flexibiliteit, zullen in acht genomen worden.

Ten slotte zal de regering aandacht hebben voor de goede economische en financiële gezondheid en aan de duurzaamheid van het bedrijf.

3. Belgacom

Wat telecommunicatie betreft, is Belgacom tegelijk een competitieve marktspeler én een universele dienstverlener aan de bevolking geworden, met name via de sociale tarieven.

De geliberaliseerde markt van de telecommunicatie is in volle omwenteling en in volle bloei. Het is belangrijk om deze sector strikt te reguleren, zoals voorzien in het regeerakkoord. Met dit doel zullen de onafhankelijkheid en de bevoegdheden van het BIPT versterkt worden.

Innovatie is een fundamenteel element in de ontwikkeling van Belgacom dat een technologisch uitstalraam en een motor voor de vooruitgang van de telecommunicatie moet zijn.

In dit opzicht stelt het regeerakkoord dat Belgacom een wezenlijke rol zal spelen om de digitale kloof te dichten.

Ten slotte moet het bedrijf blijven zorgen voor een stabiel sociaal klimaat.

De regering hecht er zeer sterk aan dat het aan de overheidsbedrijven toegewezen gemeenschapsgeld in volledige transparantie beheerd wordt.

De principes van goed bestuur moeten worden nageleefd.

In dit licht heeft de regering er zich toe verbonden de noodzakelijke initiatieven te nemen om de salarisverschillen te verminderen binnen de overheidsbedrijven. Het zal ook verboden worden dat hun personeelsleden of hun bestuurders gebruik maken van een managementvennootschap treft.

2. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Jef Van den Bergh (Cd&V) s'étonne que la SNCB prenne des mesures afin d'améliorer l'accessibilité au profit des personnes à mobilité réduite, et pas Belgacom. Or, l'accessibilité à l'internet, par exemple, est au cœur des débats et le label "anysurfer" est accordé aux sites internet qui sont également accessibles aux personnes atteintes d'une limitation fonctionnelle. Quels sont du reste les engagements concrets de Belgacom quant à la fracture numérique?

En ce qui concerne la poste, la distribution ponctuelle du courrier — bpost enregistrant de bons résultats en la matière — ne peut être le seul critère de qualité retenu, le nombre de pièces perdues, la réduction des temps d'attente et la disponibilité téléphonique devant également être pris en considération. Quels sont les projets concernant l'envoi recommandé électronique, dès lors que celui-ci a été légalement assimilé au pli recommandé?

La sécurité et la ponctualité — qui posent problème depuis des années — doivent demeurer les priorités absolues en matière de transport ferroviaire. La communication au voyageur — notamment par le biais de Railtime — s'améliore, mais la compensation à laquelle le voyageur a droit en cas de retard peut encore être améliorée, même si les abus ne peuvent jamais être exclus. Le transport public intermodal laisse encore souvent à désirer: les correspondances sont mauvaises entre les différents modes de transport. Le billet unifié est un point positif de ce dossier, mais le service pose encore réellement problème. Le déploiement des systèmes de freinage automatique ne peut être interrompu, qu'il y ait ou non la crise. Les franchissements de feux demeurent dramatiques, encore que l'on ignore si leur augmentation s'explique par un meilleur enregistrement ou par l'absence de solution satisfaisante pour y mettre un terme. La situation financière de la SNCB doit faire l'objet d'un suivi permanent. En ce qui concerne le service continu, il s'agit de s'occuper d'abord des actions de grève sauvage. Ayant prouvé son utilité, le protocole d'accord existant mérite d'être officialisé. Le service minimum n'apportera pas de solution; le service actuel est déjà minimal. Dans quel délai la restructuration du Groupe SNCB sera-t-elle effectuée? Pourquoi n'est-il plus fait mention du délai de six mois prévu dans l'accord de gouvernement. Où en est l'évaluation de la Cour des comptes?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) craint que les restrictions budgétaires n'amenuisent sensiblement le rôle vital que joue la SNCB au niveau de la mobilité.

2. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verbaast zich over het feit dat de NMBS maatregelen neemt om de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren, maar Belgacom niet. Nochtans is ook toegankelijkheid tot het internet bijvoorbeeld een hot issue en wordt het "anysurfer-label" toegekend aan website die ook toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking. Wat zijn trouwens de concrete engagementen van Belgacom in verband met de digitale kloof?

Wat de post betreft, mag niet alleen het tijdig afleveren — waarvoor bpost goed scoort — als kwaliteitscriterium worden weerhouden, maar moet ook rekening worden gehouden met het aantal verdwenen poststukken, met het inkorten van de wachttijden en met de telefonische beschikbaarheid. Wat zijn de plannen met de elektronische aangetekende, nu deze wettelijk gelijkgeschakeld werden met de aangetekende brief?

Veiligheid en de stiptheid — al jaren een probleem — moeten in het spoorvervoer de absolute prioriteiten blijven. De communicatie aan de reiziger is — onder meer met Railtime — verbeterd maar de compensatie waar de reiziger ingeval van vertraging recht op heeft, is nog voor verbetering vatbaar, al zijn misbruiken nooit uit te sluiten. Het intermodaal openbaar vervoer laat ook nog vaak te wensen over: de verschillende vervoersmodi zijn slecht op elkaar afgestemd. Positief in dit verhaal is het eengemaakte biljet, maar aan de dienstverlening schort nog veel. De uitrol van de automatische remsystemen mag niet worden onderbroken, crisis of niet. De seinvoorbijrijdingen blijven dramatisch, al is niet duidelijk of hun stijging te wijten is aan het feit dat ze beter worden geregistreerd of aan het feit dat geen afdoende oplossingen worden gevonden om hen een halt toe te roepen. De financiële toestand van de NMBS moet permanent worden opgevolgd. Inzake continue dienstverlening moeten in de eerste plaats de wilde stakingsacties worden aangepakt. Het bestaande protocolakkoord heeft zijn nut bewezen en verdient geofficialiseerd te worden. De minimumdienstverlening zal geen soelaas brengen; de huidige dienstverlening is immers al minimaal. Binnen welke termijn zal de herstructurering van de NMBS Groep worden doorgevoerd? Waarom wordt niet meer gewag gemaakt van de in het regeerakkoord vermelde termijn van zes maanden? Hoever staat het met de evaluatie van het Rekenhof?

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) vreest dat de budgettaire restricties de levensbelangrijke rol van de NMBS in het mobiliteitsgebeuren fel zullen beknotten.

L'incidence négative de cette évolution est encore aggravée par le fait que les différentes entités du Groupe SNCB ne montrent de toute évidence aucune volonté de véritablement coopérer. Comment cette restructuration sera-t-elle en fin de compte mise en œuvre? De nombreuses missions — les gares, par exemple — doivent être plus homogènes. Va-t-on passer d'un triptyque à un diptyque? Rien n'indique que cette solution serait meilleure. Quel est l'avis de l'Europe sur la question? Une séparation verticale n'est pas à conseiller. Les chemins de fer français font marche arrière sur ce point. D'ailleurs, une séparation tant comptable qu'organisationnelle ou institutionnelle fait partie des possibilités. Il convient tout d'abord de procéder à une évaluation et à un débat approfondis en ce qui concerne la restructuration et seulement ensuite de mettre sur pied un modèle répondant aux conclusions de cette évaluation et de ce débat. En tout cas, ce devrait être au régulateur et pas à Infrabel de fixer les tarifs pour l'utilisation des sillons. La réduction de 165 millions d'euros aura presque à coup sûr une incidence négative pour le voyageur. L'économie de 11 millions d'euros — avec la suppression de 193 trains à la clé — va encore détériorer le service à la clientèle. Les projets ambitieux d'accroître l'exactitude ou la capacité seront gelés, à un moment où on s'attend à une augmentation de pas moins de 50 % du nombre de voyageurs au cours des dix prochaines années. Des points d'arrêt sont fermés, l'accueil dans les petites gares est médiocre et, en outre, 193 trains seront supprimés: bref, le voyageur paiera la facture des économies. Le budget nécessaire pour réaliser le masterplan destiné à exécuter les recommandations de la commission spéciale "Buizingen" a été estimé à 4 milliards d'euros. Le gouvernement a-t-il donné son accord à ce plan? Le calendrier de réalisation de ce masterplan est-il remis en cause? Comment s'opérera le financement alternatif du matériel roulant? Le parlement sera-t-il associé à l'élaboration du prochain contrat de gestion? Le groupe de l'intervenant a déposé une proposition de loi sur ce sujet.

L'appui du gouvernement à la création d'un comité paritaire distinct qui surveillera le niveau des conditions de travail dans le secteur postal, est positif.

Que faut-il entendre par "égalité des conditions en matière de concurrence" dont question dans le chapitre consacré à Belgacom?

Comment se dérouleront les nominations pendantes des CEO des entreprises publiques? Leur rémunération demeurera-t-elle dans des limites raisonnables? Dans quel délai ces nominations interviendront-elles?

De négative impact hiervan wordt nog verergerd door het feit dat de verschillende entiteiten van de NMBS Groep blijkbaar de wil ontberen om echt samen te werken. Hoe zal die herstructurering uiteindelijk in zijn werk gaan? Veel opdrachten — de stations, bijvoorbeeld — moeten homogener zijn. Zal men van een driedeling overstappen naar een tweedeling? Niets wijst erop dat dit beter zou zijn. Wat denkt Europa hierover? Een verticale scheiding is niet aan te raden. De Franse spoorwegen doen ter zake een stap terug. Trouwens, zowel een boekhoudkundige als organisatorische of institutionele scheiding behoort tot de mogelijkheden. Eerst moeten een grondige evaluatie en debat gewijd worden aan de herstructurering en pas daarna moet een model op poten worden gezet dat beantwoordt aan de conclusies van die evaluatie en dat debat. Alleszins zou de regulator en niet Infrabel de tarieven voor de rijpaden behoren vast te leggen. De vermindering met 165 miljoen euro zal nagenoeg zeker een negatieve impact hebben op de reiziger. Ook de besparing van 11 miljoen euro — krachtens dewelke 193 treinen worden afgeschaft — gaan de dienstverlening doen verslechteren. De ambitieuze projecten om de stiptheid of de capaciteit te verhogen zullen worden bevroren, dit op een moment dat men op tien jaar een stijging verwacht van het aantal reizigers met niet minder dan 50 %. Stopplaatsen worden gesloten, de ontvangst in kleine stations is ondermaats en bovendien 193 treinen zullen worden afgeschaft, kortom: de reiziger zal het gelag betalen van de besparingen. Het Masterplan ter uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie "Buizingen" werd begroot op 4 miljard euro. Heeft de regering zijn fiat gegeven aan dit plan? Komt het tijdpad van dit Masterplan in gevaar? Hoe zal de alternatieve financiering van het rollend materieel verlopen? Zal het parlement worden betrokken bij de opmaak van het volgende beheerscontract? De fractie van de spreker heeft hierover een wetsvoorstel ingediend.

De steun van de regering aan de oprichting van een apart paritair comité dat het niveau van de arbeidsvoorwaarden in de postsector zal bewaken, is positief.

Wat betekenen de gelijke mededingingsvoorwaarden waarvan sprake in het hoofdstuk gewijd aan Belgacom?

Hoe zullen de hangende benoemingen van de ceo's van de overheidsbedrijven verlopen? Zal hun bezoldiging binnen redelijke perken blijven? Binnen welke termijn zullen de benoemingen plaatshebben?

Y a-t-il un consensus sur la proposition du ministre de l'Économie de rassembler tous les régulateurs, au profit des consommateurs, dans un seul département, ou est-ce seulement un ballon d'essai?

M. Bert Maertens (N-VA) regrette que la note de politique générale se contente de copier ce qui se trouve dans l'accord de gouvernement. Il s'agit une déclaration d'intention, sans plus. Deux entreprises publiques ne relèvent pas de la compétence du ministre des Entreprises publiques: Belgocontrol (placée sous la compétence du secrétaire d'État à la Mobilité) et Dexia (qui relève de l'autorité du ministre des Finances). La Commission européenne ... le budget à l'examen. Quelle sera l'incidence concrète du gel d'un milliard d'euros — décidé en toute hâte pour éviter de froisser la Commission européenne — sur les contrats de gestion? Quand les nouveaux contrats de gestion sont-ils attendus? Comment le remplacement de la direction du Groupe SNCB s'effectuera-t-elle? Quand les nouveaux CEO seront-ils nommés? Comment la restructuration s'organisera-t-elle? Pourquoi affirme-t-on que l'on garantira la continuité du service public, alors que l'on reste dans l'expectative quant à l'instauration du service minimal? Nombreux sont ceux qui considèrent que celui-ci est parfaitement réalisable. Des auditions pourraient éclaircir ce point. Le droit de grève ne peut faire obstacle au droit au travail. Comme les groupes MR et VLD, le groupe de l'intervenant a déposé une proposition de loi à cet égard.

En ce qui concerne bpost, l'accessibilité est acceptable, mais il reste des efforts à faire pour améliorer les horaires d'ouverture des bureaux, dont un tiers sont fermés le samedi. Les couples à deux revenus ne sont pratiquement pas desservis. Les administrations communales, qui restent ouvertes certains jours jusqu'à 20 ou 21h, donnent pourtant le bon exemple. La moyenne nationale des bureaux de poste fermés le samedi est de 53 %, alors que cette proportion n'est que de 19 % pour la Flandre. La situation doit donc être bien peu enviable en Wallonie et à Bruxelles! Bpost fournit un effort supplémentaire en proposant des cours, mais le nombre de plaintes pour non-respect de la législation linguistique reste trop élevé. Le Parlement doit pouvoir avoir son mot à dire sur cette question. La dotation est-elle réduite de 10 millions d'euros? Cela signifie-t-il que les bénéfices sont écrémés à concurrence de ce montant? Le statut du facteur auxiliaire doit absolument être revalorisé. Il y a deux ans, la Chambre a adopté à l'unanimité une résolution relative à la libéralisation du secteur postal. Comment ce processus peut-il être évalué deux ans plus tard? Est-il exact que 5 000 emplois disparaîtront si la Commission européenne décide que la distribution à domicile des pensions, des quotidiens et des périodiques ne fait pas partie du service public universel?

Is er consensus over het voorstel van de minister van Economie om alle regulatoren ten behoeve van de consumenten in één enkel departement onder te brengen, of is dit slechts een proefballon?

De heer Bert Maertens (N-VA) betreurt dat de beleidsnota slechts een kopie is van wat in het regeerakkoord staat. Het is een intentieverklaring, niets meer. Twee overheidsbedrijven vallen niet onder de bevoegdheid van de minister van Overheidsbedrijven: Belgocontrol (waar de staatssecretaris voor Mobiliteit bevoegd voor is) en Dexia (dat onder het gezag ressorteert van de minister van Financiën). De Europese Commissie plaatst de grootste bij de voorliggende begroting. Welke concrete impact zal de bevrozing van 1 miljard euro — inderhaast beslist om de Europese Commissie niet tegen de haren in te strijken — hebben op de beheerscontracten? Wanneer kunnen de nieuwe beheerscontracten worden verwacht? Hoe zal de vervanging van de top van de NMBS Groep in zijn werk gaan? Wanneer zullen de nieuwe ceo's worden benoemd? Hoe zal de herstructurering verlopen? Waarom verklaart men de continuïteit van de openbare dienstverlening te garanderen maar houdt men qua minimumdienstverlening de boot af? Velen zijn van oordeel dat deze laatste perfect haalbaar is. Hoorzittingen zouden hierover klaarheid kunnen scheppen. Het stakingsrecht mag het recht op arbeid niet in de weg staan. Net als de MR- en Vld-fracties heeft de fractie van de spreker hieromtrent een wetsvoorstel ingediend.

Wat bpost betreft, is de toegankelijkheid goed maar zijn nog extra inspanningen nodig om de openingsuren van de kantoren te verbeteren; één derde is gesloten op zaterdag. Tweeverdieners worden praktisch niet bediend. Nochtans geven gemeentebesturen die op sommige dagen tot 8 à 9 uur 's avonds open zijn het goede voorbeeld. Het landelijk gemiddelde van gesloten postkantoren op zaterdag bedraagt 53 %, voor Vlaanderen is dat percentage slechts 19 %. Hoe slecht moet het dan niet gesteld zijn in Wallonië en in Brussel? Bpost doet met cursussen een extra inspanning, maar er zijn nog teveel klachten over de niet-naleving van de taalwetgeving. Het parlement moet in deze zijn zeg kunnen doen. De dotatie wordt met 10 miljoen euro verminderd? Betekent dit dat de winst voor eenzelfde bedrag wordt afgeroomd? Het statuut van de hulppostbode moet absoluut worden opgewaardeerd. Twee jaar geleden werd kamerbreed een resolutie goedgekeurd aangaande de liberalisering van de postsector. Hoe kan dit proces twee jaar na dato worden geëvalueerd? Zullen er werkelijk 5000 banen sneuvelen indien de Europese Commissie beslist dat de thuisbestelling van de pensioenen en de verspreiding van dagbladen en tijdschriften geen openbare dienstverlening uitmaken?

M. Christophe Bastin (cdH) juge les retards actuellement enregistrés dans le trafic ferroviaire inacceptables. Il estime en revanche que la restructuration projetée est une bonne chose et que des moyens supplémentaires doivent être dégagés pour garantir la sécurité. Le transport public intermodal joue un rôle crucial dans le domaine de la mobilité, surtout en zone rurale. Il en va de même du service universel assuré dans le secteur postal. L'intervenant considère enfin que c'est à juste titre que Belgacom exige des conditions de concurrence égales — entre les technologies ayant recours à un support en fil de cuivre et celles utilisant de la fibre optique. Dans le domaine ferroviaire, la coordination externe — avec le trafic ferroviaire transfrontalier — mérite tout autant d'attention que la coordination interne.

M. Tanguy Veys (VB) est d'autant plus déçu par la note de politique générale que les attentes étaient fortes. L'Europe juge notre budget peu crédible, ce qui se répercutera certainement sur les services fournis. Le malaise social engendre un mécontentement de la population. Le service minimum n'est pas évoqué. Quelles sont les mesures qui pourront être prises si la continuité du service public est compromise? Le délai de six mois prévu dans l'accord de gouvernement pour la formulation d'une proposition de restructuration du Groupe SNCB ne figure plus dans la note de politique générale. L'ancienne ministre des Entreprises publiques, Mme Inge Vervotte, a déclaré avoir transmis une note sur la restructuration du Groupe SNCB au formateur, l'actuel premier ministre Elio di Rupo. Quelles ont été les suites réservées à cette note? Comment les économies de 50 millions d'euros pour 2012 et de 15 millions d'euros pour l'ICT (qui a déjà de toute façon absorbé trop de moyens) seront-elles réalisées? Par le biais de factures? Ou par une réorganisation du personnel? On a pu constater que dans beaucoup de cas, le financement alternatif par le biais d'un partenariat public-privé n'a eu aucun effet. Pourquoi ce type de financement s'avérerait-il efficace pour le matériel roulant, alors qu'il ne l'a pas été dans d'autres domaines? Quels seront les effets de l'économie de 95 millions d'euros imposée à Infrabel? Cette dernière dispose-t-elle de suffisamment de réserves?

Qui veillera au respect des nouvelles règles du jeu sur le marché postal? La ponction de 10 millions d'euros aura-t-elle un caractère récurrent? Comment se fait-il qu'aucun acteur privé du marché ne se soit encore manifesté? Le service assuré par bpost laisse souvent à désirer.

Belgacom compte s'atteler à la réduction de la fracture numérique. Pourquoi cette entreprise ne se penche-t-elle pas également sur la nécessité de réduire la différence de prix constatée par rapport à l'étranger?

De heer Christophe Bastin (cdH) is van oordeel dat de huidige treinvertragingen onaanvaardbaar zijn, maar dat de geplande herstructurering een goede zaak is en meer middelen moeten worden vrijgemaakt om de veiligheid te garanderen. Het intermodaal openbaar vervoer is in het hele mobiliteitsgebied van cruciaal belang, vooral in plattelandsgebieden. Hetzelfde geldt voor de universele dienstverlening in de postsector. Ten slotte is de eis van Belgacom van gelijke mededingingsvoorwaarden — tussen technologieën waarvan de drager koperdraad is en die welke glasvezel gebruiken — volledig terecht. Op spoorgebied verdient de externe coördinatie — met het grensoverschrijdend treinverkeer — evenveel aandacht als de interne.

De heer Tanguy Veys (VB) is des te teleurgestelder over de beleidsnota daar de verwachtingen hooggespannen waren. De begroting wordt door Europa niet geloofwaardig geacht. Dit zal ongetwijfeld zijn weerslag hebben op de dienstverlening. De sociale onrust zorgt voor publieke onvrede. Over de minimumdienstverlening wordt met geen woord gerept. Welke maatregelen zullen kunnen worden genomen wanneer de continuïteit van de openbare dienst in gevaar wordt gebracht? De termijn van zes maanden in het regeerakkoord binnen dewelke een voorstel van herstructurering van de NMBS Groep zou worden geformuleerd, is niet meer in de beleidsnota terug te vinden. Vorig minister van Overheidsbedrijven, Inge Vervotte, verklaarde aan de formateur, huidig premier Elio di Rupo, een nota over de herstructurering van de NMBS Groep te hebben overhandigd. Welk gevolg werd hieraan gegeven? Hoe zullen de besparingen van 50 miljoen euro in 2012 en van 15 miljoen euro voor ICT (die sowieso al teveel middelen opslopten) worden gerealiseerd? Via facturering? Of via personeelsherschikking? De alternatieve financiering via publiek-privaat partnerschap heeft vaak geen enkel effect gehad. Waarom zou dit voor het rollend materieel effectief zijn daar waar het op andere gebieden niet effectief was? Wat zullen de gevolgen zijn van de besparing van 95 miljoen euro die Infrabel door de strot geramd krijgt. Heeft Infrabel wel voldoende reserves?

Wie zal erop toezien dat de nieuwe spelregels van de postmarkt worden gerespecteerd? Zal de punctie van 10 miljoen euro recurrent zijn? Hoe komt het dat zich nog geen private marktspelers hebben aangediend? De dienstverlening door bpost laat vaak veel te wensen over.

Belgacom zal zich toeleggen op het dichten van de digitale kloof. Waarom legt het bedrijf zich ook niet toe op het verkleinen van het prijzenverschil met het buitenland?

Mme Linda Musin (PS) espère que la rigueur budgétaire ne va pas entraîner une baisse drastique des investissements prévus. Dans les années quatre-vingt, on a trop peu investi dans le rail, avec la conséquence que l'on sait. La restructuration du Groupe SNCB est un *must*. La structure actuelle est beaucoup trop lourde. La restructuration doit toutefois s'opérer sans que les ouvriers du rail, ni les usagers en fassent les frais. Le groupe de l'intervenante a déposé une proposition de loi relative à la coordination des informations. Actuellement, il y a trop de chevauchements, de sorte que les informations ne circulent pas comme il se doit. Le groupe de l'intervenante est radicalement opposé à un service minimum et ce, pour les raisons fondamentales suivantes: non seulement, cela mettrait en péril le droit de grève mais, en outre, la sécurité ne serait plus garantie et on ne voit pas non plus quelle forme ce service devrait prendre: est-ce que les trains devraient alors uniquement circuler sur les grands axes ou est-ce que l'offre totale devrait être réduite au minimum? Les grèves sauvages, en revanche, sont inadmissibles. Le protocole d'accord peut contribuer à réduire autant que faire se peut cette forme de grève, même si des grèves spontanées, dictées par les circonstances, ne sont parfois pas à exclure. La réduction de l'écart salarial est capitale. Dans ce contexte, quel est le calendrier? Quelle forme prendra le financement alternatif des nouvelles locomotives? Quel est le point de vue du gouvernement dans le conflit qui oppose bpost à la Commission européenne à propos de l'aide publique pour des missions d'intérêt général?

Mme Valérie De Bue (MR) s'interroge sur la différence essentielle entre la continuité du service et le service minimum. L'intervenante a déposé une proposition de loi visant à ouvrir la discussion en la matière. Il est en effet inacceptable que des travailleurs et des étudiants soient pris en otage par une poignée d'activistes. Le protocole de grève doit être évalué dans ce contexte. Le service minimum ne coule pas de soi, mais n'est pas du tout irréalisable. Quels sont le calendrier et la méthode suivie pour le Plan de transport de 2013? Quelle sera la méthode utilisée pour restructurer le Groupe SNCB? Une structure bipartite remplacera-t-elle l'actuelle structure tripartite? Comment continuera-t-on à promouvoir le transport public intermodal? N'est-il pas temps d'organiser des états-généraux de la mobilité?

Que va faire le gouvernement si la Commission européenne décrète que bpost doit rembourser l'aide publique dont elle a bénéficié?

L'IBPT manque actuellement de personnel pour pouvoir exécuter ses missions comme il se doit.

Mevrouw Linda Musin (PS) hoopt dat de budgettaire gestrengheid niet zal leiden tot een drastische daling van de geplande investeringen. In de jaren tachtig is te weinig in het spoor geïnvesteerd, met het gekende gevolg. De herstructurering van de NMBS Groep is een *must*. De huidige structuur is veel te log. De herstructurering moet wel gebeuren zonder dat de spoorarbeiders noch de treinreizigers er moeten voor opdraaien. De fractie van de spreekster heeft een concreet wetsvoorstel aangaande de coördinatie van de informatie ingediend. Thans is er teveel overlapping met het gevolg dat de doorstroming van de informatie niet gebeurt zoals het hoort. De fractie van de spreekster is radicaal gekant tegen een minimumdienstverlening, en wel om de volgende fundamentele redenen: niet alleen zou het stakingsrecht op de helling komen te staan maar bovendien zou ook de veiligheid niet gegarandeerd zijn en ziet men ook niet goed in hoe de dienstverlening er dan zou moeten uitzien: zouden dan alleen treinen rijden op de grote assen of zou het totale aanbod tot een minimum worden herleid? Wilde stakingen zijn daarentegen wel uit den boze. Het protocolakkoord kan ertoe bijdragen deze vorm van staking zoveel mogelijk te herleiden, al zijn soms spontane, door de omstandigheden ingegeven stakingen niet altijd uit te sluiten. Het reduceren van de loonkloof is zeer belangrijk. Wat is in deze de timing? Welke vorm zal de alternatieve financiering van de nieuwe locs aannemen? Wat is het standpunt van de regering in het conflict tussen bpost en de Europese Commissie aangaande de staatssteun voor opdrachten van openbaar belang?

Mevrouw Valérie De Bue (MR) vraagt zich af wat het wezenlijk verschil is tussen de continuïteit van de dienstverlening en de minimumdienstverlening. Zij heeft een wetsvoorstel ingediend om het debat hierover op gang te brengen. Het is immers onaanvaardbaar dat werknemers en schoolgangers gegijzeld worden door een handvol actievoerders. Het stakingsprotocol moet in dit licht worden geëvalueerd. De minimumdienstverlening is niet vanzelfsprekend maar allerm minst onhaalbaar. Wat is de planning en de gevolgde methode voor het Vervoerplan van 2013? Welke methode zal worden gehanteerd bij de herstructurering van de NMBS Groep? Zal een tweedeling in de plaats komen van de huidige driedeling? Hoe zal het intermodaal openbaar vervoer verder worden gestimuleerd? Is het niet tijd om staten-generaal van de mobiliteit te organiseren?

Wat zal de reering doen ingeval de Europese Commissie beslist dat bpost de genoten staatssteun moet terugstorten?

Het BIPT komt momenteel personeel tekort om haar opdrachten naar behoren te kunnen uitvoeren.

M. David Geerts (sp.a) ne trouve pas de propositions concrètes concernant la gestion des entreprises publiques dans la note de politique générale à l'examen. Il va sans dire qu'il y a lieu de tendre vers une tension salariale raisonnable sans mettre en péril la compétitivité. Quand peut-on s'attendre à un projet de loi en la matière? Les recommandations de la commission spéciale "Buizingen", qui est présidée par l'intervenant, doivent être mises en œuvre sans délai. On ne peut en aucun cas faire des économies au détriment de la sécurité. Le déploiement du TBL1+ et de l' ECTS ainsi que le Masterplan, qui prévoit un financement pluriannuel, seront-ils véritablement maintenus? L'accroissement de la ponctualité et du confort est vital si le transport ferroviaire souhaite conserver sa crédibilité. Les plans de ponctualité doivent dès lors être évalués et, au besoin, rectifiés. L'intervenant déplore les grèves sauvages, mais considère qu'un service minimum n'est pas réalisable. Le protocole visant à éviter les actions spontanées peut être amélioré. La restructuration n'est pas la panacée. Chaque pays a son propre modèle. Pourtant, le plus mauvais modèle est celui de la scission verticale. Les chemins de fer français en reviennent également. En tout cas, le plan d'économies doit être coordonné avec un plan de mobilité qui doit encore être établie. Ce dernier fait actuellement défaut. Au lieu de cela, des mesures de harcèlement sont instaurées, comme l'imputation de 7 euros supplémentaires pour l'achat de son billet sur le train même. L'intervenant souhaite également avoir des précisions concernant les mesures en matière d'accessibilité, qui devraient faire chaque année l'objet d'un rapport au Parlement.

La création d'une commission paritaire distincte pour le secteur de la poste est une bonne chose. Le livre de courrier doit avoir un statut à part entière. Examine-t-on pourquoi certains points poste cessent leur activité? Les points poste et les bureaux de poste doivent être complémentaires. Les objections de la Commission européenne concernant l'aide d'État à concurrence de 110 millions d'euros doivent être clarifiées.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), présidente, souligne que le ceo de la SNCB Holding, Jannie Haek, a envoyé récemment — le 20 décembre 2011 — une lettre au comité de pilotage, dans laquelle il indique que les grèves sauvages seront assimilées à des absences illégitimes. Quelles sont cependant les sanctions qui vont de pair? Dans combien de temps l'évaluation du protocole d'accord sera-t-elle terminée? Dans combien de temps la restructuration du groupe SNCB sera-t-elle à l'ordre du jour? Les six mois mentionnés dans l'accord de gouvernement seront-ils respectés? Quel modèle envisage-t-on? Une holding qui intègre l'exploitation et l'infrastructure, comme en Allemagne? Ou deux entités indépendantes?

De heer David Geerts (sp.a) mist in de voorliggende beleidsnota concrete voorstellen over het management van de overheidsbedrijven. Het spreekt vanzelf dat naar een redelijke loonspanning moet worden gestreefd zonder de concurrentiekracht in het gedrang te brengen. Wanneer kan in deze een wetsontwerp worden verwacht? De aanbevelingen van de bijzondere commissie "Buizingen", dat door de spreker wordt voorgezeten, moeten onverkort worden uitgevoerd. In geen geval mag worden bespaard ten koste van de veiligheid. Blijven de uitrol van TBL1+ en ECTS alsook het Masterplan dat voorziet in een meerjarenfinanciering heus behouden? De verhoging van de stiptheid en het comfort zijn vitaal indien het spoorvervoer zijn geloofwaardigheid wil behouden. De stiptheidsplannen moeten daarom geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd worden. De spreker betreurt wilde stakingen maar acht een minimumdienstverlening niet haalbaar. Het protocol ter voorkoming van spontane acties kan worden verbeterd. De herstructurering is niet alles zaligmakend. Ieder land heeft zijn eigen model. Toch is het slechtse model dat van de verticale splitsing. Ook de Franse spoorwegen keren hiervan terug. In ieder geval moet het besparingsplan worden afgestemd op een nog op te stellen mobiliteitsplan. Dit laatste ontbreekt momenteel. In plaats daarvan worden pestmaatregelen ingevoerd, zoals het aanrekenen van 7 euro extra voor het bestellen van zijn biljet op de trein zelf. Ook mist de spreker preciseringen omtrent de maatregelen inzake toegankelijkheid, waaromtrent ieder jaar in het parlement verslag zou worden uitgebracht.

De oprichting van een apart paritair comité voor de postsector is een goede zaak. De hulppostbode poet een volwaardig statuut krijgen. Wordt wel nagegaan waarom bepaalde postpunten afhaken? Postpunten en postkantoren dienen elkaar aan te vullen. De bezwaren van de Europese Commissie aangaande de staatssteun ten belope van 110 miljoen euro moet worden verduidelijkt.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), voorzitter, stipt aan dat de ceo van de NMBS Holding, Jannie Haek, recentelijk — op 20 december 2011 — een brief naar het sturingscomité zond waarin hij stelde dat wilde stakingen gelijkgesteld zouden worden met onwettige afwezigheden. Welke sancties zijn hier evenwel aan verbonden? Binnen de hoeveel tijd zal de evaluatie van het protocolakkoord worden afgerond? Binnen hoeveel tijd zal de herstructurering van de NMBS Groep aan de orde worden gesteld. Zullen de zes maanden die in het regeerakkoord vermeld staan gehaald worden? Welk model wordt overwogen? Een holding die exploitatie en infrastructuur integreert, zoals in Duitsland? Of twee van elkaar onafhankelijke entiteiten?

3. — RÉPONSES DU MINISTRE

Généralités – Compétence

Deux entreprises publiques — Belgocontrol et Dexia, pour lesquelles sont respectivement compétents le secrétaire d'État à la Mobilité et le ministre des Finances — ne relèvent pas, strictement parlant, de la compétence du ministre. Lorsqu'il s'agit de la rémunération des *top managers* de ces entreprises, le ministre estime avoir un rôle à jouer, c'est un héritage de l'âge d'or. Il n'est pas normal que certains de ces *top managers* gagnent quatre à cinq fois plus que le premier ministre.

Dans le courant de l'année budgétaire, le ministre déposera un projet concret au Parlement. Il faudra cependant d'abord dresser un inventaire des règles, plafonds et limitations d'application.

Généralités – Établissement des contrats de gestion

Les recommandations du Parlement concernant les contrats de gestion sont les bienvenues, pour autant qu'elles soient formulées avec le sens des responsabilités politiques et financières requis.

Généralités – Médiateur unique

L'idée a été lancée par le ministre de l'Économie dans l'optique du renforcement des régulateurs. Ces derniers seraient regroupés dans un seul département, avec des services spécialisés pour chaque domaine libéralisé: le transport ferroviaire, le secteur énergétique, etc.

Le ministre n'est pas convaincu qu'il faille nécessairement aussi un seul médiateur. Il est en tout cas à la base du service de médiation pour l'énergie. Selon la nature de sa plainte, le consommateur pourrait aussi être orienté vers le service de médiation compétent via Internet.

SNCB – Restrictions budgétaires

Le ministre ne se réjouit pas des restrictions budgétaires, mais eu égard à la crise économique qui traîne depuis 2008, il ne les juge pas déraisonnables. L'économie de 50 millions à la SNCB ne fait pas baisser celle-ci sous son niveau de 2011. Infrabel a suffisamment de réserves pour faire face à la diminution de sa dotation d'investissement de 95 millions d'euros. Bpost économisera de toute manière 10 millions d'euros par

3. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Algemeen – Bevoegdheid

Twee overheidsbedrijven — Belgocontrol en Dexia, waarvoor respectievelijk de staatssecretaris voor Mobiliteit en de minister van Financiën bevoegd zijn — vallen strikt genomen niet onder de bevoegdheid van de minister. Wanneer het gaat om de bezoldiging van de topmanagers van deze bedrijven, is de minister van oordeel een rol te kunnen spelen, het is een erfenis uit de gouden tijd. Het is niet normaal dat sommigen van deze topmanagers vier à keer meer verdienen dan de premier.

De minister zal hiertoe in de loop van het begrotingsjaar in het parlement een concreet ontwerp indienen. Eerst dient echter een inventaris te worden gemaakt van de toepasselijke regels, plafonds en beperkingen.

Algemeen – Opmaak beheerscontracten

De aanbevelingen van het parlement inzake beheerscontracten zijn welgekomen voor zover ze met de nodige politieke en financiële verantwoordelijkheidszin worden geformuleerd.

Algemeen – Unieke ombudsman

Het idee werd gelanceerd door de minister van Economie met het oog op de versterking van de regulatoren. Deze laatsten zouden in één departement worden ondergebracht met gespecialiseerde afdelingen voor ieder geliberaliseerd domein: het spoorvervoer, de energiesector, enz.

De minister betwijfelt of per se ook een unieke ombudsman nodig is. Hij ligt in ieder geval aan de basis van de ombudsdienst voor energie. Ook via internet zou de consument naargelang van de aard van zijn klacht naar de bevoegde ombudsdienst georiënteerd kunnen worden.

NMBS – Budgettaire restricties

De minister is niet blij met de budgettaire restricties maar acht ze gezien de sedert 2008 aanslepende economische crisis niet onredelijk. De besparing van 50 miljoen euro bij de NMBS doet deze niet lager zinken dan haar niveau van 2011. Infrabel heeft genoeg reserves om de vermindering van haar investeringsdotatie met 95 miljoen euro op te vangen. Bpost zal door haar productiviteit omhoog te krikken sowieso

l'accroissement de sa productivité. Les 108 millions d'euros pour le matériel roulant seront compensés par un financement alternatif, c'est-à-dire: un achat en leasing. Le ministre regrette cette technique mais l'assumera. Le gel d'un milliard d'euros à la demande de la Commission européenne — dont le calcul est d'ailleurs contesté — n'aura pas d'impact, dans la mesure où les montants concernés ne seront pas dépensés par la SNCB, la Défense, etc.

Le ministre se déclare prêt à défendre bec et ongles les entreprises publiques — soit 80 000 travailleurs au total et des millions d'usagers — en raison de leur impact sur la vie socioéconomique et sur l'environnement en Belgique.

SNCB – Impact des économies

La ponctualité, qui constitue un problème depuis l'invention du train, est une priorité essentielle après celle de la sécurité. Les retards sont souvent causés par des circonstances que la SNCB ne contrôle pas: 15 % sont dus aux réseaux étrangers, 30 % au matériel roulant vétuste et 15 % à la configuration du réseau, semblable à une roue dont les rayons se rejoignent dans un goulet d'étranglement. La restructuration de la SNCB (voir plus loin) n'améliorera la ponctualité que partiellement. En ce qui concerne la sécurité, première priorité par excellence: le déploiement des systèmes de freinage automatique (TBL1+, puis ETCS), recommandé par la commission spéciale "Buizingen", sera accéléré. Les moyens nécessaires ont été libérés mais le plan d'investissement 2013-2015 doit encore être établi. Cependant, des projets courant jusque 2025 devront être sacrifiés.

SNCB – Restructuration

Le ministre a demandé que soit dressé l'inventaire des chevauchements et des absurdités dans la répartition des compétences, par exemple en ce qui concerne l'élimination des déchets dans les trains, sur les quais et dans les gares.

Le ministre indique qu'il a demandé à la Cour des comptes de cartographier les flux financiers au sein du groupe SNCB, y compris de ses petites filiales. Ensuite, une comparaison sera organisée afin de déterminer comment le transport ferroviaire est organisé dans les pays qui nous entourent. Après cela, le ministre choisira le modèle de scission le mieux adapté à la réalité belge et le plus conforme à la législation européenne (la directive étant d'ailleurs en cours de révision).

10 miljoen euro besparen. De 108 miljoen euro voor rollend materieel zullen via alternatieve financiering worden gecompenseerd, dit wil zeggen: een leasingaankoop. De minister betreurt deze techniek maar zal ze niettemin toepassen. De bevrozing van 1 miljard euro op verzoek van de Europese Commissie — waarvan de berekening overigens betwist wordt — zal in zoverre geen impact hebben doordat de betreffende bedragen door de NMBS, Defensie, enz. sowieso niet zullen worden uitgegeven.

De minister verklaart zich bereid de overheidsbedrijven omwille van hun impact op het socioeconomisch en ecologisch gebeuren van het land — ze tellen samen 80 000 werknemers en miljoenen gebruikers — met hand en tand te verdedigen.

NMBS – Impact besparingen

De stiptheid, dat een probleem is sedert het ontstaan van de trein, is na de veiligheid een topprioriteit. De vertragingen vinden vaak hun oorzaak in omstandigheden waarover de NMBS geen controle heeft: 15 % is afkomstig van buitenlandse netwerken, 30 % van verouderd rollend materieel en nog eens 15 % van de wijze waarop het netwerk is opgebouwd, zoals de spaken van een wiel met in het midden een flessenhals. De herstructurering van de NMBS (zie lager) zal de slechte stiptheid slechts gedeeltelijk verbeteren. Wat de veiligheid betreft, de topprioriteit bij uitstek: de uitrol van de automatische remsystemen (eerst TBL1+ en vervolgens ETCS), zoals door de bijzondere commissie "Buizingen" werd aanbevolen, zal versneld worden uitgevoerd. De middelen zijn vrijgemaakt maar het investeringsplan 2013-2015 moet nog worden opgesteld. Alleszins zullen projecten die tot 2025 werden gepland, moeten sneuvelen.

NMBS – Herstructurering

De minister heeft de overlappingen en absurde bevoegdheidsverdelingen, zoals bijvoorbeeld voor het verwijderen van afval in de trein, op de perrons en in de stations, laten oplijsten.

De minister verklaart dat hij het Rekenhof heeft gevraagd de financiële stromen binnen de NMBS Groep, met inbegrip van de kleine dochterondernemingen, in kaart te brengen. Vervolgens zal een benchmarking worden gemaakt van hoe het spoorvervoer in onze buurlanden is georganiseerd. De minister zal vervolgens kiezen voor het splitsingsmodel dat het best is aangepast aan de Belgische realiteit en conform de Europese wetgeving (de richtlijn wordt overigens momenteel gereviseerd).

Le ministre entend respecter autant que possible le délai de six mois mentionné dans l'accord de gouvernement. À l'instar de ce qu'il a fait pour le secteur énergétique, le ministre déposera, en juin 2012, une proposition de structure transparente et cohérente qui pourra faire l'objet d'un débat parlementaire en commission.

SNCB – Service minimum

Le ministre déplore que le débat sur le service minimum — sa note de politique évoque seulement la continuité du service public — ait souvent des connotations idéologiques. Tous les groupes s'accordent à dire que le droit de grève ne peut pas être remis en question. Ce sont, par définition, les grèves non annoncées et sauvages qui constituent le plus gros problème. Premièrement, le protocole conclu avec les syndicats — afin d'empêcher ce type de grèves autant que possible — sera évalué et il sera rendu, au besoin, plus contraignant qu'il ne l'est aujourd'hui. Deuxièmement, le service minimum est également impossible dans ce cas dès lors que ce dernier ne peut être organisé que lorsque les actions de grève ont été annoncées. Troisièmement, en cas de service minimum, les niveaux de sécurité peuvent être tellement abaissés que la sécurité n'est plus garantie. De même que la médecine préventive vaut mieux que la médecine curative, le dialogue social est préférable à la confrontation.

SNCB – Transport public intermodal

Il s'agit d'abord d'une matière régionale. De nombreuses autres améliorations sont possibles mais de nombreux accords sont déjà conclus entre les différentes sociétés de transport.

Bpost – Recommandés électroniques

Si cette activité est subventionnée de quelque manière que ce soit, cela doit être notifié à la Commission européenne.

Bpost – Commission européenne

La Commission européenne a émis des doutes à propos de la remise à domicile des pensions et de la distribution des journaux et périodiques. Il est inexact que 5 000 emplois seraient menacés si l'Europe décidait d'exclure ces activités des services publics. Si Bpost doit rembourser les subventions reçues, elle devra puiser dans ses réserves.

De minister wil zich zoveel mogelijk houden aan de in het regeerakkoord vermelde termijn van zes maand. In juni 2012 zal de minister een voorstel van transparante en coherente structuur indienen dat het voorwerp kan worden van een parlementair debat in de commissie, zoals de minister dat gedaan heeft in de energiesector.

NMBS – Minimumdienstverlening

De minister betreurt dat het debat over de minimumdienstverlening — in zijn beleidsnota is alleen sprake over continuïteit van de openbare dienst — vaak ideologisch gekleurd is. Alle fracties zijn het erover eens dat niet getornd kan worden aan het stakingsrecht. Het zijn de per definitie onaangekondigde, wilde stakingen die het grootste probleem vormen. Ten eerste zal het protocol met de vakbonden — om dergelijke stakingen zoveel mogelijk onmogelijk te maken — worden geëvalueerd en zo nodig iets dwingender gemaakt dat thans het geval is. Ten tweede is in dergelijk geval ook een minimumdienstverlening onmogelijk vermits deze alleen georganiseerd kan worden wanneer de stakingsacties werden aangekondigd. Ten derde kan een minimumdienstverlening de veiligheidsdrempels zodanig verlagen dat de veiligheid niet meer gegarandeerd is. Net zoals preventieve geneeskunde beter is dan curatieve, is de sociale dialoog verkieslijk boven een confrontatie.

NMBS – Intermodaal openbaar vervoer

Dit is in de eerste plaats gewestmaterie. Er zijn nog veel verbeteringen mogelijk maar er worden reeds volop akkoorden gesloten tussen de verschillende vervoersmaatschappijen.

Bpost – Elektronische aangetekende

Indien deze activiteit op welke manier ook wordt gesubsidieerd, moet ze genotificeerd worden aan de Europese Commissie.

Bpost – Europese Commissie

De Europese Commissie plaatst vraagekens bij de thuisbestelling van pensioen en de verspreiding van dagbladen en tijdschriften. Het is onwaar dat 5 000 jobs op de helling zouden komen te staan indien Europees wordt beslist dat deze activiteiten geen deel uitmaken van de openbare dienstverlening. Indien bpost de ontvangen subsidies moet terugstorten, zal ze haar reserves aanspreken.

4. — RÉPLIQUES

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) accueille favorablement l'intention du ministre d'impliquer le Parlement dans la rédaction des contrats de gestion, en particulier celui avec la SNCB.

M. Bert Maertens (N-VA) constate que le ministre n'a pas répondu à toutes ses questions. Il les lui reposera donc sous forme de questions orales.

M. Tanguy Veys (VB) se réjouit que le ministre ait créé davantage de clarté et ait pris un certain nombre d'engagements. Il attend néanmoins avec curiosité l'évaluation que le ministre fera de la note Vervotte, laquelle aurait été remise au formateur, devenu entre-temps premier ministre, dans le courant du mois de juin 2011.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), présidente, souhaiterait avoir davantage de détails sur la description de la mission confiée à la Cour des comptes concernant l'analyse des flux financiers au sein de la SNCB.

5. — RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES

Le ministre indique que la note Vervotte constitue une source d'inspiration pour la restructuration de la SNCB. Le cas échéant, il rendra cette note publique.

La mission confiée à la Cour des comptes a fait l'objet d'une demande par courrier mais son contenu effectif sera d'abord défini lors d'un entretien avec le premier président.

B. TÉLÉCOMMUNICATIONS ET POSTE

1. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. JOHAN VANDE LANOTTE, VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES CONSOMMATEURS ET DE LA MER DU NORD

Le ministre renvoie à sa note de politique générale (DOC 53 1964/20, pp. 6-7), mais souhaite mettre l'accent sur un certain nombre de sous-domaines des télécommunications.

Contrôle des prix

Il existe des niches où le niveau des prix pose question, comme par exemple en ce qui concerne l'internet mobile; cela freine les progrès de la société de l'information.

4. — REPLIEKEN

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) onthaalt het voornemen van de minister om het parlement te betrekken bij het opstellen van de beheersovereenkomsten, vooral dat met de NMBS, gunstig.

De heer Bert Maertens (N-VA) constateert dat de minister niet al zijn vragen heeft beantwoord maar zal een en ander het voorwerp laten uitmaken van mondelinge vragen.

De heer Tanguy Veys (VB) verheugt zich over het feit dat de minister meer duidelijkheid heeft geschapen en een aantal verbintenissen is aangegaan. Toch is hij benieuwd naar de inschatting van de minister van de nota-Ververvotte, die in de loop van juni 2011 aan de formateur, nu premier, zou zijn overhandigd.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), voorzitter, wenst de opdrachtomschrijving van het Rekenhof inzake het in kaart brengen van de financiële stromen binnen de NMBS meer in detail te vernemen.

5. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN

De minister stelt dat de nota-Vervotte een inspiratiebron is voor de herstructurering van de NMBS. In voorkomend geval zal hij de nota openbaar maken.

De opdracht aan het Rekenhof is per brief aangevraagd maar zal eerst door een gesprek met de eerste voorzitter effectief ingevuld.

B. TELECOMMUNICATIE EN POST

1. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER JOHAN VANDE LANOTTE, VICE-EERSTE-MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE, CONSUMENTEN EN NOORDZEE

De minister verwijst naar zijn beleidsnota (Doc 53 1964/20, pp. 6-7) maar wenst de klemtoon te leggen op een aantal deelgebieden van de telecommunicatie.

Prijzencontrole

Er zijn niches waar het prijsniveau vragen oproept, zoals bijvoorbeeld op het gebied van mobiel internet, die de vooruitgang van de informatiemaatschappij belemmeren.

Régulateur/médiateur unique	Unieke regulator/ombudsman
Pour le secteur des postes et des télécommunications, il faudrait pouvoir s'adresser à un médiateur unique.	Voor de telecom- en postsector zou een unieke ombudsman aanspreekbaar moeten worden.
Protection des consommateurs	Consumentenbescherming
La Belgique connaît un niveau de protection légal et réglementaire élevé. Seuls les mécanismes concrets visant à le faire respecter posent parfois problème.	België kent een hoog wettelijk en reglementair beschermingsniveau. Alleen de concrete afdwinging stelt soms problemen.
Troisième directive postale européenne	Derde Europese postrichtlijn
Cette directive a été approuvée et transposée par un gouvernement dont le ministre était déjà membre. Toutefois, il existe des discussions concernant l'absence de nouveaux acteurs sur le marché. Malgré tout, la Belgique n'a pas officiellement été mise en demeure par l'Europe.	Deze richtlijn werd goedgekeurd en omgezet door een regering waar de minister ook reeds lid van was. Toch is er discussie over de afwezigheid van nieuwe marktspelers. Niettemin is België door Europa niet officieel in gebreke gesteld.
Agenda numérique 2020	Digitale Agenda 2020
Tant pour l'internet ordinaire que pour l'internet rapide, l'innovation pourrait être plus importante que la concurrence, à condition que les nouvelles technologies soient mieux diffusées. À cet égard, le niveau de prix n'est pas toujours déterminant.	Innovatie zou zowel voor gewoon als voor snel internet wel eens belangrijker kunnen zijn dan concurrentie, op voorwaarde dat de nieuwe technologieën beter worden verspreid. In deze is het prijsniveau niet altijd doorslaggevend.
Neutralité du réseau	Netneutraliteit
L'impact concret de ce débat sur une série de secteurs est parfois sous-estimé, de sorte qu'il faut envisager avec prudence une application aveugle de ce principe.	De concrete impact op een aantal sectoren van dit debat wordt nogal eens onderschat, zodat behoedzaam moet worden omgesprongen met een blinde toepassing van dit principe.
Paquet télécom	Telecompakket
Le précédent gouvernement a déjà approuvé le paquet télécom européen, mais il fera l'objet d'une concertation avec les Communautés, dont le résultat peut modifier fortement le calendrier.	De vorige regering heeft het Europese telecompakket reeds goedgekeurd, maar het zal het voorwerp van overleg uitmaken met de Gemeenschappen, waarvan de uitkomst de timing ingrijpend kan wijzigen.
Répartition des compétences	Bevoegdheidsverdeling
La répartition actuelle des compétences ne fonctionne absolument pas.	De huidige bevoegdheidsverdeling is absoluut niet werkbaar.
Des protocoles de coopération devront rationaliser la répartition des compétences entre le niveau fédéral et le niveau communautaire.	Samenwerkingsprotocollen zullen de bevoegdheidsverdeling tussen het federale en het communautair niveau moeten stroomlijnen.

Sécurité du réseau

Les pirates informatiques restent une menace permanente pour les réseaux nationaux, comme ils l'ont encore été récemment pour le réseau israélien.

Tarifs de terminaison de la téléphonie mobile (MTR)

Le modèle pour les tarifs de terminaison de la téléphonie mobile — qui sont supposés contribuer à la mise sur pied et à l'entretien de réseaux — a été conçu à l'époque pour une couverture de 30 %, qui est entre-temps dépassée depuis longtemps.

2. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. David Geerts (sp.a) souligne l'importance, dans le secteur de la poste, de conditions de concurrence égales, y compris sur le plan social. Il approuve dès lors la création d'une commission paritaire distincte — au lieu de la commission n° 100 qui est une commission paritaire générale. À quelles actions — il y en a 101 dans le cadre de l'Agenda numérique 2020 — participe la Belgique? L'IP version 4 — qui représente quatre milliards d'adresses — sera bientôt saturé; d'autres continents utilisent depuis longtemps la version 6. Le gouvernement doit clôturer le dossier relatif à la neutralité du réseau — qui fait l'objet de plusieurs propositions de loi — alors que l'ancien ministre chargé des télécommunications voulait attendre. Le projet de transposition du paquet télécom européen a été approuvé en deuxième lecture par le gouvernement; même s'il est déposé dans un délai raisonnable au parlement, il a déjà un retard de six mois. Où en est la répartition des compétences concernant les médias diffusés par le biais de réseaux électroniques, pour lesquels les Communautés sont compétentes? Il convient de clarifier les choses en ce qui concerne les plaintes relatives à la téléphonie payante.

Mme Valérie De Bue (MR) constate qu'il n'a pas été question de l'IBPT. Le projet de régulateur unique est-il peut-être prioritaire? L'IBPT a besoin d'universitaires. L'indépendance de l'institut n'est pas garantie.

M. Peter Dedecker (N-VA) s'interroge sur la manière dont le ministre entend renforcer l'IBPT. L'organigramme de l'institut sera-t-il adapté par l'institut même? Quand les deux chargés de mission particulière, dont la nomination est politique, seront-ils supprimés? Comment le ministre va-t-il relancer la concurrence? L'IBPT est chargé de réaliser des analyses de marché complémentaires. De quelle base légale le ministre dispose-t-il pour

Netwerkveiligheid

Hackers blijven een permanente bedreiging voor nationale netwerken, zoals recentelijk nog voor het Israëlische netwerk.

Mobiele terminatietarieven (MTR)

Het model voor de mobiele terminatietarieven — die geacht worden een bijdrage te zijn voor het opzetten en onderhouden van netwerken — is destijds geconcipeerd voor een dekking à 30 %, die intussen allang is achterhaald.

2. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer David Geerts (sp.a) onderstreept het belang, in de postsector, van gelijke mededingingsvoorwaarden, ook op sociaal vlak. De oprichting van een apart paritair comité — in plaats van het allround comité-100 — juicht hij dan ook toe. Aan welke acties — in het kader van de Digitale Agenda 2020 zijn er honderd-en-één — neemt België deel? De IP versie 4 — goed voor vier miljard adressen — zal weldra verzadigd zijn; andere continenten gebruiken allang versie 6. De regering moet het dossier aangaande de netneutraliteit — waar verscheidene wetsvoorstellen van voorliggen — afsluiten nadat de vorige minister bevoegd voor telecomunicatie wou afwachten. Het ontwerp tot omzetting van het Europees telecompakket is door de regering in tweede lezing goedgekeurd; zelfs indien het binnen afzienbare tijd in het parlement wordt ingediend, is reeds een achterstand van een half jaar opgelopen. Hoe staat het met de bevoegdheidsverdeling inzake via elektronische netwerken verspreide media, waar de Gemeenschappen voor bevoegd zijn? Er moet duidelijkheid komen inzake de klachten in verband met betaaltelefonie.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) constateert dat het BIPT niet ter sprake is gekomen. Heeft het project van een overkoepelende regulator soms voorrang? Het BIPT heeft nood aan universitaire. De onafhankelijkheid van het instituut is niet gegarandeerd.

De heer Peter Dedecker (N-VA) vraagt zich af hoe de minister het BIPT gaat versterken. Zal het organogram van het instituut door het instituut zelf worden aangepast? Wanneer worden de twee politiek benoemde bijzondere opdrachthouders afgeschaft? Hoe gaat de minister de concurrentie aanzwengelen? Het BIPT moet bijkomende marktanalyses verrichten. Over welke wettelijke basis beschikt de minister om de mobiele-terminatietarieven

réduire les tarifs de terminaison de la téléphonie mobile? Les directives européennes disposent qu'une intervention dans un marché dont l'IBPT a constaté qu'il n'est pas concurrentiel n'est possible que sur base d'une analyse des coûts. On ne peut perdre de vue les sms, du fait du nombre croissant d'applications, telles que le paiement du parking par téléphone portable. Quelle action sera entreprise pour développer la pénétration de l'Internet fixe et mobile à haut débit? Comment s'attaquera-t-on aux tarifs en matière de mobilophonie? Le gouvernement imposera-t-il des tarifs maximums ou l'IBPT interviendra-t-il à ce sujet? Cette dernière solution recueille plutôt les faveurs du groupe de l'intervenant. Comment l'action politique tiendra-t-elle compte de l'Agenda numérique européen? Quelles compétences seront transférées aux Communautés? Pour l'heure, la répartition des compétences en matière de télécommunications manque de transparence. Il est positif que l'on s'attaque à la fracture numérique – qui provient plutôt d'un manque d'intérêt et de connaissance qu'en raison de la situation financière. En cas de troubles sociaux dans le secteur postal, il convient d'organiser un service minimum. Comment le contrôle de qualité est-il au demeurant exercé dans ce secteur?

Mme Linda Musin (PS) explique qu'en termes d'occupation d'universitaires, le cadre de personnel de l'IBPT se situe juste au-delà de celui des régulateurs maltais et estonien. Les dépenses de l'IBPT vont-elles s'accroître? Quel est le calendrier prévu pour la transposition du "paquet Télécom" européen? Le débat sur la neutralité du réseau doit être poursuivi.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se félicite de la création d'une commission paritaire distincte dans le secteur postal. La poste transfrontalière mérite que l'on s'y intéresse davantage. Quel est le calendrier prévu pour la transposition du paquet télécom européen? Le texte adopté par le Conseil des ministres sera-t-il encore modifié? Il n'y a pas suffisamment de concurrence en Belgique. Le projet "Fiber-to-home" est visiblement gelé, en premier lieu parce que les opérateurs n'y investissent pas eux-mêmes, alors qu'il s'agit d'un projet déterminant pour l'avenir des télécommunications. Dans le domaine de l'internet mobile à haut débit, la Belgique est l'un des pays les plus chers d'Europe. Il convient que l'IBPT prenne l'initiative en la matière. La présence d'un quatrième opérateur, même s'il utilise partiellement le réseau existant, constituerait-elle une solution? Comment le ministre voit-il concrètement l'idée du régulateur unique?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) constate que les tarifs des télécoms sont, en Belgique, quatre à cinq fois plus élevés que, par exemple, l'offre française de "Free". La libéralisation n'a pas fait baisser les prix et n'a par

(MTR) af te toppen? Volgens de Europese richtlijnen kan enkel worden ingegrepen in een markt waarvan het BIPT heeft geconstateerd dat ze niet concurrentieel is, maar dan wel op basis van een kostenanalyse. Sms'en mag, omwille van het groeiend aantal toepassingen zoals bijvoorbeeld mobiel parkeren niet vergeten worden. Welke actie zal worden ondernemen om de vaste en mobiele breedbandpenetratie te vergroten? Hoe zullen de tarieven voor mobilofonie worden aangepakt? Zal de regering maximumprijzen opleggen of zal het BIPT in deze optreden? De fractie van de spreker is veeleer voor deze laatste oplossing te vinden. Hoe zal het beleid inspelen op de Europese digitale agenda? Welke bevoegdheid zal aan de Gemeenschappen worden toegewezen? Thans zijn de bevoegdheden inzake telecommunicatie op een ondoorzichtige wijze verspreid. De aanpak van de digitale kloof – die veeleer ontstaat door een gebrek aan interesse en kennis dan op grond van kapitaalcrachtigheid – is goed. Ingeval van sociale onrust in de postsector behoort een minimumdienstverlening te worden ingesteld. Hoe verloopt overigens de kwaliteitsbewaking in deze sector?

Mevrouw Linda Musin (PS) stelt dat het personeelskader van het BIPT qua bezetting door universitaire net boven dat van de regulatoren in Malta en Estland uitkomt. Zullen de uitgaven van het BIPT stijgen? Wat is de timing voor de omzetting van het Europese telecompakket? Het debat over de netneutraliteit moet worden voortgezet.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) juicht de oprichting van een apart paritair comité in de postsector toe. De grensoverschrijdende post verdient meer aandacht. Wat is de timing voor de omzetting van het Europees telecompakket? Zullen aan de door de Ministerraad goedgekeurde tekst nog wijzigingen worden aangebracht? Er is te weinig concurrentie in België. Blijkbaar is het project "Fiber-to-Home" bevroren, in de eerste plaats omdat de operatoren hier zelf niet in investeren, terwijl dit toch een project is dat voor de toekomst van de telecommunicatie doorslaggevend zal zijn. Op het gebied van mobiel breedband is België een van de duurste landen van Europa. Het BIPT behoort in deze een initiatief te nemen. Is een vierde operator, zelfs indien hij gedeeltelijk gebruik maakt van het bestaande netwerk, soms een oplossing? Hoe ziet de minister het idee van de unieke regulator concreet?

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) constateert dat de telecomtarieven in België vier à vijf keer duurder zijn dan bijvoorbeeld het Franse aanbod van "Free". De liberalisering heeft de prijzen niet doen dalen en heeft

conséquent procuré aucun avantage au consommateur. L'indépendance de l'IBPT est théorique: ses effectifs sont insuffisants et l'IBPT ne peut élargir son cadre du personnel, bien qu'il en ait lui-même les moyens. Le nouveau plan stratégique, qui a été présenté récemment au parlement, est un instrument intéressant en vue de renforcer le régulateur. Quel est le calendrier de la transposition du paquet Télécom européen? Des modifications seront-elles encore apportées au texte adopté en Conseil des ministres? Comment le ministre voit-il concrètement l'idée du médiateur unique?

M. Tanguy Veys (VB) estime qu'un médiateur unique peut apporter de la clarté, mais également réduire l'efficacité du régulateur dans chaque domaine spécifique. Il convient de sauvegarder absolument l'autonomie de l'IBPT. Il convient de mettre un terme à la politisation par le biais du maintien de chargés de mission particulière. L'IBPT a besoin de personnel. Dans le secteur postal, la création d'une commission paritaire distincte ne supprimera pas le malaise social. La libéralisation est en fait lettre morte dans ce secteur puisque l'on n'y autorise pas de nouveaux acteurs. Le service à la clientèle laisse déjà à désirer aujourd'hui en raison d'une réduction draconienne de l'offre. En Brabant flamand et au Pays de Waes, il arrive que le courrier ne soit pas distribué pendant des jours entiers. Les tarifs en matière de télécommunications sont trop élevés; les tarifs de terminaison de la téléphonie mobile doivent être limités de façon draconienne, voire supprimés. La fracture numérique est combattue en ordre dispersé, d'où un manque d'efficacité. Le gouvernement fédéral doit également respecter l'accord de gouvernement dans le domaine des médias numériques et se concerter avec les Communautés.

3. — RÉPONSES DU MINISTRE

Généralités – Le régulateur/médiateur unique

L'idée d'un régulateur unique, avec des départements spécialisés et avec pour organe de recours faitier le Conseil de la concurrence au lieu de la cour d'appel, ne figure pas dans l'accord de gouvernement. Des secteurs comme l'énergie, les télécommunications et la poste ne sont pas comparables. En outre, il n'existe pas de législation européenne coordonnée pour l'instant. Il faudrait néanmoins, ne serait-ce que pour des raisons d'efficacité, regrouper les régulateurs actuels au sein d'un seul département. Cette mesure aurait à tout le moins l'avantage, pour le consommateur, qu'il ne devrait plus s'adresser qu'à une seule instance.

bijgevolg de consument geen enkel voordeel opgebracht. De onafhankelijkheid van het BIPT is theoretisch: de personeelsbezetting is ondermaats en het BIPT mag zijn personeelskader niet uitbreiden ofschoon het daar wel zelf de middelen voor heeft. Het nieuw strategisch plan, dat recentelijk in het parlement werd toegelicht, is een interessant instrument voor de versterking van de regulator. Wat is de timing voor de omzetting van het Europees telecompakket? Zullen aan de door de Ministerraad goedgekeurde tekst nog wijzigingen worden aangebracht? Hoe ziet de minister het idee van de unieke ombudsman concreet?

De heer Tanguy Veys (VB) is van oordeel dat een unieke ombudsman voor duidelijkheid kan zorgen maar ook in ieder specifiek deelgebied de slagkracht verminderen van de regulator. De autonomie van het BIPT moet absoluut worden gevrijwaard. Aan de politisering via het behoud van bijzondere opdrachthouders moet een eind worden gemaakt. Het BIPT heeft nood aan personeel. In de postsector zal de oprichting van een apart paritair comité de sociale onrust niet wegnemen. In deze sector is de liberalisering eigenlijk dode letter vermits geen nieuwe marktspelers worden toegelaten. De dienstverlening laat thans al te wensen over door een drastische reductie van het aanbod. In Vlaams-Brabant en het Waasland worden soms hele dagen helemaal geen post besteld. De telecomtarieven zijn te hoog; de mobiele-terminatietarieven behoren drastisch te worden ingeperkt of zelfs afgeschaft. De digitale kloof wordt in verspreide slagorde aangepakt, wat leidt tot onefficiëntie. De federale regering moet het regeerakkoord ook gestand doen op het vlak van de digitale media en overleg plegen met de Gemeenschappen.

3. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Algemeen – Unieke Regulator/Ombudsman

Het idee van een unieke regulator met gespecialiseerde afdelingen met als overkoepelend beroepsorgaan de Raad voor de Mededinging in plaats van het Hof van Beroep is niet in het regeerakkoord opgenomen. Sectoren als energie, telecommunicatie en post zijn nu eenmaal niet te vergelijken. Bovendien is op dit ogenblik geen gecoördineerde Europese wetgeving voorhanden. Toch behoorde men, al was het maar ter wille van de efficiëntie, de huidige regulatoren in een enkel departement onder te brengen. Voor de consument zou het alleszins het voordeel hebben dat hij zich slechts tot een enkele instantie moet richten.

Généralités – Compétence

Au sein du gouvernement, la réglementation et le régulateur en matière de poste, de télécommunications et de trafic ferroviaire, par exemple, relèvent de la compétence d'un ministre, tandis que bpost, Belgacom et la SNCB — c'est-à-dire les entreprises publiques qui jouissaient d'un monopole d'État dans ces domaines — relèvent de la compétence d'un autre ministre.

Poste – Libéralisation

La Convention de Rome a érigé la libre circulation des biens et des services — le libre marché — en moyen de garantir la paix et de promouvoir le bien-être de tous les citoyens européens. La libéralisation n'est toutefois pas une fin en soi, mais un moyen d'améliorer la qualité et l'accessibilité des biens et des services. Le régulateur doit veiller au respect de cet objectif par le biais d'analyses de marché, qui devront continuellement surveiller le prix et la qualité de ces biens et services. Le régulateur doit donc bien entendu jouir d'une indépendance maximale. De mauvaises conditions de travail peuvent également constituer une forme de concurrence malhonnête. Dans le secteur postal, qui est en tout état de cause en plein déclin — dans certains pays, la perte de chiffre d'affaires représente 7 à 8 % —, la libéralisation n'a pas toujours atteint son but, à savoir un prix plus bas pour une qualité renforcée. Au Royaume-Uni, le *Royal Mail* n'est plus que l'ombre de lui-même. La poste néerlandaise, qui était à une certaine époque quatre à cinq fois plus importante que la nôtre, est devenue beaucoup moins performante. La poste danoise, qui était à la fois un partenaire de la poste belge et un modèle pour celle-ci, n'est plus non plus ce qu'elle était. Il ne faut pas perdre de vue que si l'on lie l'octroi d'une licence à de nouveaux acteurs à l'organisation de deux tournées de distribution par semaine, par exemple, cela signifie que l'entreprise postale concernée ne distribuera rien pendant trois jours par semaine.

Poste – IBPT

Le gouvernement précédent a accordé à l'IBPT dix universitaires supplémentaires, qui devaient certes être payés par les fonds propres de l'institut. Il y a donc eu un renforcement effectif de l'IBPT.

L'IBPT n'est pas uniquement un organisme de contrôle. Il est également chargé d'une mission de préparation de la réglementation. Cette mission devrait être confiée au SPF Économie. Des discussions sont toutefois en cours sur la question de savoir qui doit financer cette tâche — l'IBPT ou le SPF Économie?

Algemeen – Bevoegdheid

In de schoot van de regering is de ene minister bevoegd voor de regelgeving én de regulator op het gebied van de post, de telecommunicatie en het spoorvervoer bijvoorbeeld, en de andere minister bevoegd voor bpost, Belgacom en de NMBS, met andere woorden: de overheidsbedrijven die op deze gebieden een staats-monopolie hadden.

Post – Liberalisering

Het Verdrag van Rome heeft het vrij verkeer van goederen en diensten — kortom de vrije markt — als middel vooropgesteld om zowel de vrede te garanderen als de welvaart te verhogen van alle Europese burgers. De liberalisering is evenwel geen doel op zich maar een middel om de kwaliteit en de betaalbaarheid van goederen en diensten te verhogen. De regulator moet er bij middel van marktanalyses — waarbij prijs en kwaliteit voortdurend tegen het licht worden gehouden — op toezien dat deze doelstelling gerespecteerd wordt. Daartoe moet hij uiteraard zo onafhankelijk mogelijk zijn. Slechte arbeidsvoorwaarden kunnen ook een vorm van oneerlijke concurrentie zijn. In de sowieso krimpende postsector — in sommige landen bedraagt het verlies aan omzet 7 à 8 % — heeft de liberalisering niet altijd het beoogde doel — lagere prijs en betere kwaliteit — tot gevolg gehad. De Royal Mail van het Verenigd Koninkrijk is nog slechts een schaduw van zichzelf. De Nederlandse post, ooit vier à vijf keer omvangrijker dan de Belgische, is veel minder performant geworden. De Deense post, partner van en toonbeeld voor de Belgische post, is ook niet meer wat ze was. Wanneer men het heeft over nieuwe marktspelers, mag men niet uit het oog verliezen dat de drempel van bijvoorbeeld twee bestellingrondes per week om een licentie te verkrijgen, impliceert dat het betreffende postbedrijf gedurende drie dagen per week helemaal niets bestelt.

Post – BIPT

De vorige regering heeft het BIPT tien universitaires extra toegekend, op de eigen middelen van het instituut weliswaar. Dit impliceert een effectieve versterking van het BIPT.

Het BIPT is toezichthouder maar heeft tegelijkertijd ook als taak de regelgeving voor te bereiden. Deze laatste taak dient aan de FOD Economie te worden opgedragen. Momenteel is er evenwel discussie over wie deze taak evenwel financieel moet dragen, het BIPT of de FOD Economie.

Les deux chargés de mission particulière ont été nommés pour une durée de six ans par un précédent gouvernement. Le ministre n'a pas le pouvoir de mettre fin à ce mandat après deux ans à peine.

Dans ces temps de crise, le ministre peut difficilement être opposé au versement d'une contribution au Trésor par l'IBPT — qui doit en principe être autosuffisant.

Télécom – Neutralité du réseau

La neutralité du réseau doit être débattue.

Télécom – paquet télécom européen

Le gouvernement a adopté en deuxième lecture le projet visant à transposer le paquet télécom européen. Le projet doit ensuite être soumis au Comité de concertation — où les Régions et les Communautés sont également représentées. Bien que le ministre lui-même n'envisage pas d'apporter des modifications, il doit attendre le verdict du Comité de concertation. En cas de modification, le projet devra une nouvelle fois être soumis au Conseil d'État pour avis et au conseil des ministres avant de pouvoir être déposé au Parlement.

Télécom – Tarifs de terminaison mobile (TTM)

Le contrôle des prix en matière de télécommunication (Internet à large bande, téléphonie mobile, etc.) n'est pas à l'ordre du jour pour l'instant. Il interviendra d'abord dans le secteur de l'énergie et de la distribution. Deux méthodes sont toutefois possibles pour maintenir les prix sous contrôle dans ce domaine, sans avoir recours à des prix maximums qui ont souvent tendance à se muer en prix minimums, comme on a pu le constater dans le secteur énergétique. Facturer un coût fixe pour accéder à un réseau apparaît comme une taxe. Les deux méthodes sont une analyse des coûts liés à la mise sur pied et au maintien d'un réseau, d'une part, et une obligation légale de ne plus facturer de TTM à partir d'un moment donné, d'autre part. On a en effet constaté que même en cas de diminution des TTM, les tarifs "retail" restaient inchangés. Des exceptions peuvent être accordées pour des opérateurs qui n'investissent pas dans un réseau, mais cela doit être prévu

De twee bijzondere opdrachthouders zijn door een vorige regering voor zes jaar benoemd. Het ligt niet in de macht van de minister dit mandaat na twee jaar reeds te beëindigen.

Tegen het feit dat het BIPT — die in principe zelfbedruipend moet zijn — een bijdrage stort aan de staatskas, kan de minister in deze tijden van crisis moeilijk bezwaar hebben.

Telecom – Netneutraliteit

Het debat over de netneutraliteit moet worden gevoerd.

Telecom – Europees telecompakket

De regering heeft het ontwerp tot omzetting van het Europees telecompakket in tweede lezing goedgekeurd. Het ontwerp moet vervolgens aan het Overlegcomité — waarin ook de Gewesten en de Gemeenschappen zijn vertegenwoordigd — worden voorgelegd. De minister overweegt zelf geen wijzigingen aan te brengen maar moet afwachten wat in het Overlegcomité uit de bus komt. Ingeval van wijziging moet het ontwerp opnieuw voor advies naar de Raad van State en aan de minister-raad worden voorgelegd vooraleer het in het parlement kan worden ingediend.

Telecom – Mobiele terminatietarieven (MTR)

Prijzencontrole op het gebied van de telecommunicatie (breedbandinternet, mobiele telefonie, enz.) is op dit ogenblik niet aan de orde. Ze zal eerst plaatshebben in de energie- en distributiesector. Er zijn evenwel twee methodes mogelijk om de prijzen in deze onder controle te houden zonder zijn toevlucht te nemen tot maximumprijzen, die vaak de tendens vertonen minimumprijzen te worden, zoals men dat in de energiesector heeft kunnen vaststellen. Een vaste kost aanrekenen om toegang te krijgen tot een netwerk is een soort belasting. De twee methodes zijn enerzijds een analyse van de kosten van het opzetten en onderhouden van een netwerk, anderzijds een wettelijke verplichting om vanaf een bepaald moment geen MTR meer aan te rekenen. Men constateerde immers dat zelfs bij daling van de MTR de retailtarieven dezelfde bleven. Uitzonderingen kunnen worden gemaakt voor operatoren die niet investeren in een netwerk, maar dit moet wettelijk worden vastgelegd

par une loi et soumis à la Commission européenne. En cas d'uniformisation des TTM, c'est l'opérateur le plus important qui est avantagé.

Télécom – “Digital Belgium”

Le projet “Digital Belgium” doit s'inscrire dans le cadre des 101 actions de l' “Agenda numérique européen 2020”, lequel devra à son tour être examiné en concertation avec les Régions et les Communautés. On pourrait élaborer une sorte de tableau de résultats pour déterminer les domaines dans lesquels des progrès ont été réalisés et ceux où il reste du travail.

4. — RÉPLIQUES

M. Peter Dedecker (N-VA) se réjouit que, sur un plan qualitatif, la Belgique n'est pas en reste vis-à-vis de l'étranger, mais regrette qu'en termes de tarifs, la Belgique est désespérément à la traîne, surtout en ce qui concerne l'internet mobile. L'IBPT ne fonctionne pas comme il le devrait: son fonctionnement est perturbé par les nominations politiques, alors que sa mission consiste à analyser le marché et, au besoin, à en corriger les dysfonctionnements. L'IBPT doit mendier auprès du gouvernement pour obtenir une extension de personnel, alors qu'il en a pourtant les moyens: ce n'est pas un modèle d'indépendance. Fixer des prix maximums n'est en effet pas la meilleure solution pour maintenir les prix dans des limites raisonnables. L'intervenant se demande ce que la diminution radicale des droits d'auteur a à voir avec la neutralité du réseau. Les tarifs de téléphonie mobile (charge MTR) doivent faire l'objet d'une régulation à l'échelle européenne, pour éviter qu'en cas de *roaming* — l'utilisation du GSM à l'étranger, une matière pour laquelle la Commission européenne impose par contre des prix maximums, compte tenu de l'aspect “libre circulation” — il faille payer pour accéder au réseau, alors que ce n'est pas le cas dans notre pays, ce qui avantagerait les appelants étrangers.

M. Tanguy Veys (VB) regrette que, malgré la réglementation européenne, le marché postal n'ait pas été libéralisé. Les conditions imposées aux nouveaux acteurs sont trop sévères. Le ministre donne l'impression qu'en exigeant par exemple qu'un opérateur indépendant distribue le courrier au moins deux fois par semaine, le consommateur y perdrait, car il risquerait de ne pas recevoir son courrier pendant trois jours. C'est le monde à l'envers. En définitive, c'est le contribuable qui paye le service universel — dans le cadre duquel le courrier est distribué cinq fois par semaine.

en voorgelegd aan de Europese Commissie. Wanneer de lat van de MTR voor iedereen gelijk wordt gelegd, is de grootste operator bevoordeeld.

Telecom — “Digital Belgium”

“Digital Belgium” moet zich inschrijven in de 101 acties van de Europese “*Digital Agenda 2020*”, dat op zijn beurt samen met de Gewesten en Gemeenschappen moet worden besproken. Men zou een soort scorebord kunnen maken om te checken op welk gebied vooruitgang werd geboekt en op welk niet.

4. — REPLIEKEN

De heer Peter Dedecker (N-VA) verheugt zich over het feit dat op het vlak van de kwaliteit, België niet hoeft onder te doen tegenover het buitenland, maar betreurt dat op het vlak van de prijzen, België hopeloos achterophinkt, vooral op het gebied van mobiel internet. Het BIPT functioneert niet zoals het hoort: haar werking wordt verstoord door politieke benoemingen terwijl haar opdracht erin bestaat marktanalyses te verrichten en waar nodig correctief op te treden. Het BIPT moet bij de regering bedelen om extra personeel terwijl het daartoe nochtans de middelen heeft: dit is geen toonbeeld van onafhankelijkheid. Maximumprijzen zijn inderdaad niet de beste oplossing om de prijzen binnen redelijke perken te houden. De spreker vraagt zich af wat de drastische vermindering van auteursrechten te maken heeft met de netneutraliteit. De mobiele telefoontarieven (MTR) moeten op Europees vlak worden gereguleerd om te vermijden dat men bij *roaming* — mobiel bellen in het buitenland, een materie waarbij de Europese Commissie omwille van het aspect vrij verkeer wel maximumprijzen oplegt — zou moeten betalen voor toegang tot het netwerk maar in het eigen land niet, waardoor buitenlandse bellers bevoordeeld zouden worden.

De heer Tanguy Veys (VB) betreurt dat ondanks de Europese regelgeving de postmarkt niet is geliberaliseerd. De voorwaarden die aan nieuwe spelers worden opgelegd zijn te streng. De minister geeft de indruk dat door bijvoorbeeld te eisen dat een onafhankelijke operator minstens twee keer per week de post moet bezorgen, de consument slechter zou af zijn doordat de mogelijkheid ontstaat dat hij gedurende drie dagen zijn post niet ontvangt. Dit is de wereld op zijn kop. De universele dienstverlening — waarbij de post vijf keer per week wordt bezorgd — wordt uiteindelijk door de belastingbetaler gefinancierd.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) déplore que, malgré le principe selon lequel l'IBPT doit être auto-suffisant et donc ne rien coûter au Trésor public, il a néanmoins besoin de l'autorisation du gouvernement pour, par exemple, engager du personnel, une mesure qu'il devrait pouvoir prendre en toute indépendance. Il espère par ailleurs que le "paquet télécoms" européen sera prochainement soumis au Parlement en vue de sa transposition.

5. — RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES

Le ministre précise que le contribuable ne devra pas payer plus pour les coûts liés au service universel; ces coûts seront pris en charge par Bpost.

C. MOBILITÉ

1. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. MELCHIOR WATHELET, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'ENVIRONNEMENT, À L'ÉNERGIE ET À LA MOBILITÉ, ADJOINT À LA MINISTRE DE L'INTÉRIEUR, ET SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX REFORMES INSTITUTIONNELLES, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

Le secrétaire d'État a axé sa note de politique générale (DOC 53 1964/27, pp. 8-11) sur les aspects sécurité routière, transports routiers, ferroviaires et aériens, et mobilité durable.

2. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Christophe Bastin (cdH) indique que la mobilité – et surtout la mobilité durable – constitue le plus grand défi du 21^e siècle. Le test de la vue évoqué par le secrétaire d'État aura-t-il pour effet que des conducteurs pourraient être obligés d'acheter des lunettes ou des lentilles? Tous les conducteurs seront-ils soumis à ce test? Quel calendrier a-t-il été prévu pour la création effective de la banque carrefour? Quelles recettes supplémentaires le secrétaire d'État attend-il de l'augmentation des tarifs du contrôle technique? À quoi ressemblera le nouveau contrat de gestion avec Belgocontrol?

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) hekelt het feit dat, ondanks het principe dat het BIPT zelfbedruipend moet zijn en de staatskas dus niets extra kost, het niettemin de toestemming nodig heeft van de regering om bijvoorbeeld haar personeel uit te breiden, een maatregel die zij in alle onafhankelijkheid zou behoren te nemen. Hij verwacht ook dat het Europese telecompakket binnen afzienbare tijd aan het parlement ter omzetting wordt voorgelegd.

5. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN

De minister preciseert dat de belastingbetaler niet extra opdraait voor de kosten verbonden aan de universele dienstverlening; deze kosten worden door bpost gedragen.

C. MOBILITEIT

1. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER MELCHIOR WATHELET, STAATSSECRETARIS VOOR LEEFMILIEU, ENERGIE EN MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN, EN STAATSSECRETARIS VOOR STAATSHERVORMING, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

De staatssecretaris spitst zijn beleidsnota (Doc 53 1964/27, pp. 8-11) toe op de aspecten van de verkeersveiligheid, het weg-, spoor- en luchtvervoer en de duurzame mobiliteit.

2. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Christophe Bastin (cdH) stelt dat mobiliteit – en dan vooral duurzame mobiliteit – de grootste uitdaging vormt van de eenentwintigste eeuw. Zal de oogtest, waar de staatssecretaris gewag van maakte, tot gevolg hebben dat bestuurders verplicht kunnen worden zich een bril of lenzen aan te schaffen? Zullen alle bestuurders aan deze test worden onderworpen? Wat is de timing voor de effectieve oprichting van de kruispuntbank? Welke bijkomende inkomsten verwacht de staatssecretaris van de verhoogde tarieven voor de technische keuring? Hoe zal het nieuwe beheerscontract met Belgocontrol eruitzien?

M. Bert Wollants (N-VA) trouve étrange que le secrétaire d'État à la Mobilité n'ait pas abordé la mobilité maritime – qui relève visiblement de la compétence du ministre de l'Économie, des Consommateurs, et de la Mer du Nord – dans sa note de politique générale. Il s'agit pourtant d'un volet important de la mobilité durable. La commission Infrastructure devait aussi s'exprimer sur ce volet.

La sécurité routière

L'objectif de diminuer de moitié, d'ici dix ans, le nombre de tués sur les routes peut difficilement être qualifié d'ambitieux. Il s'agit en effet d'un objectif imposé par l'Europe. Lorsqu'il s'agissait d'enquêter sur les accidents, le problème était jusqu'à présent que l'on ne disposait pas de suffisamment de données pour être en mesure de tirer des conclusions valables. La collecte de données s'est-elle, entre-temps améliorée?

Le code de la route

Le précédent secrétaire d'État à la Mobilité a été rappelé à l'ordre par les Régions en ce qui concerne le code de la route. La révision que vous avez annoncée aura-t-elle lieu en concertation avec le parlement ou allez-vous tout recommencer depuis le début? Quelles étaient, par ailleurs, les principaux problèmes?

Le transport routier

La concurrence déloyale engendrée dans ce secteur par les chauffeurs provenant des pays à bas salaires risque de provoquer un exode de nombreuses sociétés de transport avec toutes les conséquences que cela entraînerait sur l'emploi. Cette concurrence déloyale a également un impact néfaste sur la sécurité routière. Il faut agir contre ce phénomène.

Les écomobis

La Région flamande finalise l'aménagement de trajets pour les écomobis et les super-camions. Faudra-t-il adapter le code de la route ou une exception suffira?

L'aviation

L'endettement de Belgocontrol – actuellement d'un montant de 47 millions d'euros – ne cesse de croître. Le secrétaire d'État précédent avait inscrit 20 millions

De heer Bert Wollants (N-VA) vindt het vreemd dat de staatssecretaris bevoegd voor mobiliteit de maritieme mobiliteit – waarvoor blijkbaar de minister van Economie, Consumenten en Noordzee bevoegd is – in zijn beleidsnota niet behandeld heeft. Dit is nochtans een belangrijk luik van het duurzame-mobiliteitsgebeuren. De commissie-Infrastructuur behoorde ook over dit luik haar oordeel uit te spreken.

Verkeersveiligheid

De doelstelling van het halveren van het aantal verkeersdoden op tien jaar tijd kan bezwaarlijk ambitieus worden genoemd. Het is immers een door Europa opgelegde doelstelling. Bij het onderzoek naar ongevallen was het probleem tot dusver dat men niet over voldoende gegevens beschikte om geldige conclusies te kunnen trekken. Is de verzameling van gegevens intussen verbeterd?

Verkeersreglement

De vorige staatssecretaris voor Mobiliteit is, wat betreft de herziening van het verkeersreglement, teruggefloten door de Gewesten. Zal de door u aangekondigde herziening gebeuren in samenspraak met het parlement of gaat u van nul af aan herbeginnen? Wat waren overigens de voornaamste knelpunten?

Wegvervoer

De oneerlijke concurrentie in deze sector met chauffeurs uit lageloonlanden dreigt een exodus op gang te brengen van vele transportbedrijven met alle gevolgen vandien voor de werkgelegenheid. Ze heeft ook een nefaste impact op de verkeersveiligheid. Er moet dus tegen worden opgetreden.

Ecocombi's

Het Vlaams Gewest legt de laatste hand aan een aantal trajecten voor de zogeheten ecocombi's of supertrucks. Zal het verkeersreglement moeten worden aangepast of slechts een uitzondering volstaan?

Luchtvaart

De schuldenberg van Belgocontrol – thans om en bij 47 miljoen euro – blijft maar groeien. De vorige staatssecretaris had 20 miljoen euro ingeschreven in zijn

d'euros à son budget. Le budget actuel ne prévoit aucun montant à ce sujet. Les recommandations de KPMG (cf. DOC 53 1235/1) seront-elles mises en œuvre? Le CEO actuel sera-t-il renommé? Il est urgent d'agir pour retrouver le calme et garantir la viabilité de Belgocontrol, d'autant que dans le cadre de FABEC — qui regroupe les services de navigation aérienne de six pays de la région (Benelux, Allemagne, France et Suisse) Belgocontrol risque d'être évincée par le duel des services de contrôle français et allemands. L'accord de coopération de 1989 — qui prévoit la gratuité du service fourni aux aéroports régionaux — serait revu par le secrétaire d'État précédent. Le secrétaire d'État actuel est apparemment plus prudent.

Peut-il cependant proposer une alternative à une solution structurelle?

L'intégration du contrôle aérien civil et militaire est à l'ordre du jour depuis des années déjà. Quelles démarches concrètes entreprendra le secrétaire d'État en la matière? Comment ancrera-t-il cette intégration dans le nouveau contrat de gestion? Finalement, cette intégration peut donner lieu à une économie substantielle.

La question orale de l'intervenant concernant les SRO ("*Safety-related occurrences*", concernant les localisations erronées d'avions, ce qui peut entraîner des quasi-collisions) n'a toujours pas obtenu de réponse. Comment le secrétaire d'État pense-t-il s'attaquer à ce problème?

En ce qui concerne la loi sur la dispersion des vols et les normes de bruit, une série de décisions du gouvernement — le virage à gauche sur la piste 25R, le virage à droite et le tout droit sur la piste 07 — sont techniquement irréalisables. Quelles mesures seront dès lors exécutées? L'avis de la Région flamande était favorable à condition que le virage à droite (voir ci-dessus) soit revu. L'organe indépendant qui doit être créé, selon l'accord de gouvernement, par le biais d'un accord de coopération conclu entre les Régions concernées, est uniquement créé, selon certains, pour pouvoir percevoir les amendes liées au bruit de la Région de Bruxelles-Capitale, et ce, alors que tous les avions qui la survolent s'en tiennent strictement aux normes imposées par Belgocontrol. Si c'est le cas, cet organe donnera lieu à des conflits permanents entre les Régions, une situation qu'il convient d'éviter absolument.

Les tarifs utilisés à l'aéroport de Zaventem — Bruxelles-National — seront-ils doublés? Les compagnies aériennes concernées pourraient peut-être, dans ce cas, se tourner vers Schiphol ou Charles-de-Gaulle.

begroting. In de huidige begroting is geen enkel bedrag ingeschreven. Zullen de aanbevelingen van KPMG (cf. Doc 53 1235/1) worden uitgevoerd? Zal de huidige ceo worden herbenoemd? Er is dringend actie nodig om de rust te laten weerkeren en de leefbaarheid van Belgocontrol te garanderen, temeer daar het in het raam van FABEC — die de luchtverkeersleiding van zes landen uit de regio (de Benelux, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland) groepeer — dreigt te worden verdrongen door de tweestrijd van de Franse en Duitse leidingdiensten. Het samenwerkingsakkoord van 1989 — dat voorziet in kosteloze dienstverlening aan de gewestelijke vliegvelden — zou door de vorige staatssecretaris worden herzien. De huidige staatssecretaris is blijkbaar voorzichtiger.

Heeft hij evenwel een alternatief voor een structurele oplossing?

De integratie van de burgerlijke en militaire luchtverkeersleiding staat al jaren op de agenda. Welke concrete stappen zal de staatssecretaris in deze zetten? Hoe zal hij deze integratie verankeren in het nieuwe beheerscontract? Uiteindelijk kan deze integratie een substantiële kostenbesparing met zich brengen.

De mondelinge vraag van de spreker over SRO's ("*Safety-related occurrences*", waarbij de locatie van vliegtuigen verkeerd is met bijna-botsingen als mogelijk gevolg) is nog steeds niet beantwoord. Hoe denkt de staatssecretaris hiermee om te gaan?

Wat de vliegwet en de geluidsnormen betreft, zijn een aantal regeringsbeslissingen — de bocht naar links op de 25R, de bocht naar rechts en rechtdoor op de 07 — technisch onuitvoerbaar. Welke maatregelen zullen dan wel worden uitgevoerd? Het advies van het Vlaams Gewest was gunstig op voorwaarde dat de bocht naar rechts (zie hoger) zou worden herzien. Het onafhankelijk orgaan dat luidens het regeerakkoord via een samenwerkingsakkoord tussen de betrokken Gewesten moet worden opgericht, is volgens sommigen alleen opgericht om de geluidsboetes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te kunnen innen, dit terwijl alle overvliegende vliegtuigen zich strikt houden aan de door Belgocontrol opgelegde normen. Indien dit geval is, zal dit orgaan resulteren in een permanent bekvechten tussen de Gewesten, een toestand die absoluut moet worden vermeden.

Zullen de op de luchthaven van Zaventem — Brussel-Nationaal — gehanteerde tarieven worden verdubbeld? De betrokken luchtvaartmaatschappijen zouden in dat geval wel eens kunnen uitwijken naar Schiphol of Charles-de-Gaulle.

Véhicules électriques

Parle-t-on, en l'occurrence, des véhicules purement électriques, ou aussi des véhicules à faible émission de CO₂?

Mme Valérie De Bue (MR) demande au secrétaire d'État s'il compte vraiment baisser la proportion pour mille, ce que prévoyait déjà le secrétaire d'État précédent. Où en sont les alcolocks, dont aucun n'a manifestement encore été installé? À quelles fins le permis à points sera-t-il instauré? Le test de la vue est certes une bonne initiative, mais le secrétaire d'État ne devrait-il pas plutôt prendre des initiatives pour tester l'aptitude à conduire dans tous les domaines, d'autant que l'actuelle vieille génération qui participe à la circulation n'a bénéficié d'aucune formation? En ce qui concerne les nuisances sonores — qui doivent toujours être mises en balance avec les exigences de sécurité —, l'exécution du second accord conclu au sein du gouvernement est remise en cause. L'intervenante, auteure principale de la proposition de résolution relative à la création d'un organe indépendant (Doc 53 0607/001), est bien sûr satisfaite que ce point soit repris dans l'accord de gouvernement. Quel sera cependant le calendrier prévu pour cette création? La Belgique a un énorme retard sur le plan des mesures d'accompagnement pour encourager l'utilisation de véhicules électriques, du moins en comparaison avec la France et l'Allemagne, où des stations-services électriques sont réparties sur l'ensemble du territoire. Le nombre de véhicules vendus est dès lors limité. Quels progrès le secrétaire d'État espère-t-il engranger en la matière?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) exprime sa préoccupation concernant la dispersion des compétences du secrétaire d'État qui, outre la Mobilité, est également chargé de l'Énergie et de l'Environnement. La note de politique générale est particulièrement brève en matière de mobilité. L'intervenant espère néanmoins que la mobilité recevra également l'attention qu'elle mérite au cours de la prochaine législature. L'an dernier, le nombre de tués sur nos routes s'élevait à 812, et le nombre de blessés graves à 5 200. Il s'agissait souvent de jeunes. De plus, ces victimes laissent des milliers de parents et d'amis accablés de douleur en mourant. L'intervenant exprime dès lors le souhait que le secrétaire d'État ne consacrera pas un tiers de son temps à la mobilité, mais y travaillera trois fois plus afin que la tendance à la baisse qui a été entamée puisse être poursuivie et que l'on puisse maintenir le cap de l'objectif d'une réduction de 50 % des tués sur nos routes d'ici 2020. L'intervenant se réjouit en tout cas que le secrétaire d'État ait soutenu l'initiative des Responsible Young Drivers, également sur le plan médiatique, lors du réveillon de nouvel an.

Elektrische voertuigen

Worden hier de zuiver elektrische voertuigen bedoeld of ook de voertuigen met lage CO₂-uitstoot?

Mevrouw Valérie De Bue (MR) vraagt de staatssecretaris of het hem menens is met de verlaging van de promillage die ook al gepland was door de vorige staatssecretaris. Hoe ver staat het met de alcoholsloten, waarvan er blijkbaar nog geen enkel is geïnstalleerd? Waartoe zal het rijbewijs met punten worden ingeschakeld? De oogtest is weliswaar een goed initiatief, maar zou de staatssecretaris niet beter initiatieven nemen die de rijgeschiktheid op alle gebieden test, temeer daar de huidige oudere generatie die aan het verkeer deelneemt geen enkele vorming heeft gehad? Inzake lawaaihinder — die steeds moet worden afgewogen tegenover de veiligheidseisen — staat de uitvoering van het tweede akkoord dat gesloten is in de schoot van de regering op de helling. De spreekster, hoofdindienster van het voorstel van resolutie tot oprichting van een onafhankelijk orgaan (Doc 53 0607/001), is uiteraard tevreden met het feit dat dit punt in het regeerakkoord is opgenomen. Wat zal evenwel de timing zijn van deze oprichting? België heeft op het gebied van begeleidende maatregelen om het gebruik van elektrische voertuigen aan te moedigen, een enorme achterstand, toch in vergelijking met Frankrijk en Duitsland, waar elektrische tankstations over het hele grondgebied zijn verspreid. Het aantal verkochte voertuigen is dan ook beperkt. Welke vooruitgang hoopt de staatssecretaris in deze te boeken?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) uit zijn bezorgdheid over de verstrooiing van de bevoegdheden van de staatssecretaris die er, naast Mobiliteit, ook Energie en Leefmilieu bij heeft. De beleidsnota mobiliteit is bijzonder beknopt. De spreker hoopt niettemin dat mobiliteit ook tijdens de komende zittingsperiode de aandacht zal krijgen die het verdient. Vorig jaar vielen er op onze wegen 812 dodelijke verkeersslachtoffers en meer dan 5 200 zwaargewonden. Vaak jonge mensen. Daarnaast zijn er duizenden familieleden en vrienden die gebroken achterblijven. De spreker drukt dan ook de wens uit dat de staatssecretaris geen derde van zijn tijd zal besteden aan mobiliteit maar drie keer zo hard zal werken zodat de dalende trend die is ingezet kan worden verder gezet en dat de weg naar de doelstelling van 50 % minder verkeersdoden tegen 2020 kan worden aangehouden. De spreker juicht althans toe dat de staatssecretaris op oudejaarsavond het initiatief van de Responsible Young Drivers, ook mediatiek, heeft gesteund.

Sécurité routière – Conduite sous influence

L'ETSC estime que, dans un accident mortel sur quatre, le conducteur avait bu de l'alcool. En ce qui concerne les accidents survenus pendant les nuits de week-ends — la période la plus dangereuse, où l'on déplore 20 % des tués sur nos routes sur seulement 4 % du nombre de kilomètres parcourus —, l'alcootest de presque un conducteur sur deux est positif. Le secrétaire d'État s'engage donc à juste titre à renforcer les campagnes contre l'alcool au volant et les contrôles en la matière.

On a pu lire dans la presse que le secrétaire d'État envisage de baisser le taux limite d'imprégnation alcoolique de 0.5 pour mille à 0.2 pour mille. L'intervention exprime des réserves en la matière. Sachant que l'alcool affecte l'aptitude à la conduite dès la consommation du premier verre, on pourrait plaider pour une tolérance zéro ou 0.2 pour mille pour tout le monde. L'IBSR craint cependant que la baisse de la limite n'entraîne une diminution du nombre d'alcootests. Etant donné qu'une baisse de la limite, surtout dans une première phase, entraînera une augmentation du nombre de conducteurs contrôlés positivement, il faudra consacrer plus de temps aux tâches administratives liées à l'analyse de l'haleine. Avec le même dispositif de contrôle et le même laps de temps consacré aux contrôles, le nombre de conducteurs devant se soumettre à un alcootest sera moins élevé que si l'on maintient la limite légale à 0.5 pour mille. Il importe de ne pas oublier, à cet égard, que le risque d'accident associé à des concentrations d'alcool plus élevées est significativement plus important que le risque d'accident découlant des taux d'imprégnation moins élevés. Pour cette raison, on estime qu'un abaissement général de la limite légale entraînerait une utilisation moins efficace des capacités de contrôle. L'intervenant insiste donc pour que l'on fasse mieux respecter la limite existante, plutôt que de l'abaisser, car cela entraînera une diminution de l'efficacité des contrôles et n'aura pas d'effet sur le risque d'accident.

Quels sont, en la matière, les autres projets du secrétaire d'État?

En ce qui concerne la conduite sous influence, c'est surtout le problème de la récidive qui constitue un point auquel il faut être attentif. L'alcolock, qui fait l'objet d'une loi adoptée au cours de la législature précédente, devrait devenir un instrument important dans la lutte contre la récidive, étant donné que ces conducteurs ne respectent souvent pas l'interdiction de conduite infligée. Les exemples à l'étranger et les projets tests ont démontré l'utilité de l'utilisation de cet antidémarrreur éthylométrique. En Belgique, il semble cependant

Verkeersveiligheid – Rijden onder invloed

De ETCS schat dat bij 1 op de 4 fatale ongevallen de bestuurder alcohol heeft gedronken. Bij ongevallen tijdens de weekendnachten — de gevaarlijkste periode, goed voor 20 % van de verkeersdoden voor slechts 4 % van het aantal afgelegde kilometers — test bijna één op de twee autobestuurders positief. De staatssecretaris engageert zich dus terecht om de campagnes tegen en de controles op het rijden onder invloed van alcohol te versterken.

Uit de pers kon worden vernomen dat de staatssecretaris overweegt om de promillegrens te verlagen van 0.5 promille naar 0.2 promille. De spreker heeft daar zo zijn bedenkingen bij. Vanuit de vaststelling dat alcohol de rijvaardigheid al aantast vanaf de consumptie van het eerste glas, zou men kunnen pleiten voor een nultolerantie of 0.2 promille voor iedereen. Het BIVV is echter bevreesd dat de verlaging van de limiet zou resulteren in een vermindering van het aantal afgenomen alcoholtests. Ervan uitgaande dat een verlaging van de limiet, vooral in een eerste fase, zal leiden tot een hoger aantal positieve bestuurders dan moet er meer tijd uitgetrokken worden voor de administratieve taken die verband houden met de ademanalyse. Met hetzelfde controledispositief en dezelfde tijdspanne voor de controles, zal het aantal bestuurders dat een alcoholtest moet afleggen lager liggen dan wanneer de wettelijke limiet van 0.5 pm behouden blijft. Het is hierbij belangrijk voor ogen te houden dat het ongevalsrisico dat geassocieerd is met hogere alcoholconcentraties beduidend hoger ligt dan het ongevalsrisico dat voortvloeit uit de lagere promillegehalten. Omwille van deze overweging schat men dat een algemene verlaging van de wettelijke limiet tot een minder efficiënt gebruik van de controlecapaciteiten zou leiden. De spreker pleit er dus voor om het naleven van de bestaande limiet beter af te dwingen eerder dan de limiet te verlagen aangezien dit eerder zal leiden tot minder efficiënt controleren en geen effect zal hebben op het ongevalsrisico.

Wat zijn in deze de verdere plannen van de staatssecretaris?

Wat het rijden onder invloed betreft is vooral het aanpakken van recidive een belangrijk aandachtspunt. Het alcoholslot, waarvan de wet tijdens de vorige zittingsperiode tot stand is gekomen, zou een belangrijk instrument moeten worden in de strijd tegen alcoholrecidive aangezien deze bestuurders zich vaak niet houden aan een opgelegd rijverbod. Voorbeelden in het buitenland en proefprojecten hebben het nut van het gebruik van het alcoholslot aangetoond. In België lijkt er echter een probleem te zijn in de uitvoering. Geen enkele auto in

y avoir un problème dans l'application. Aucune voiture dans notre pays ne peut à l'heure actuelle être équipée d'un alcolock. Près de 2,5 ans après l'adoption de la loi, aucun candidat officiel ne s'est en effet encore manifesté auprès des pouvoirs publics pour assurer l'installation de l'appareil.

Quelles initiatives le secrétaire d'État prendra-t-il pour instaurer l'alcolock en pratique et en faire un succès, comme c'est le cas dans d'autres pays européens?

Outre le contrôle du respect de la réglementation existante et l'alcolock en tant qu'instrument de lutte contre la récidive, il convient également de donner un signal plus fort que la conduite en état d'ivresse n'est pas tolérée. La campagne BOB y a déjà contribué considérablement. Un autre élément est le taux de la peine et le lien causal ou non entre la conduite sous intoxication alcoolique et un accident. À l'heure actuelle, il est possible que lorsqu'une personne ayant un taux d'alcoolémie élevé dans le sang cause un accident, le juge considère qu'il n'y a pas de lien causal entre la conduite sous influence et l'accident. C'est un signal tout à fait erroné. Toutes les études montrent qu'à partir d'un certain taux d'alcoolémie, la conduite sous intoxication alcoolique accroît considérablement le risque d'accident. Il faut peut-être envisager d'adapter la législation en matière de circulation routière de manière à y inscrire une présomption irréfragable qu'à partir d'un taux d'alcoolémie déterminé, il y a toujours un lien causal entre l'intoxication alcoolique et l'accident. C'est par exemple le cas dans la législation allemande.

Que pense le secrétaire d'État de cette piste?

La note de politique générale ne souffle mot de la conduite sous influence de drogues. C'est pourtant un problème important et croissant, qui requiert une attention. La législature précédente a commencé de manière prometteuse avec le test salivaire. Ce test est plus précis, plus rapide et plus pratique que l'ancien test urinaire. En collaboration avec ses collègues de l'Intérieur et de la Justice, le secrétaire d'État devra veiller à ce qu'il y ait suffisamment de tests disponibles.

Combien de tests prévoit-on pour 2012? Comment seront-ils financés? Les 10 000 tests initialement commandés ont été largement insuffisants. Ce nombre a finalement été porté à 18 000 et pour la fin de l'année 2011, 35 000 tests supplémentaires ont été commandés avec des moyens provenant du fonds de la sécurité routière.

ons land kan op dit moment worden uitgerust met een alcolotslot. Goed 2,5 jaar na de goedkeuring van de wet heeft zich immers nog altijd geen officiële kandidaat gemeld bij de overheid om het toestel te installeren.

Welke initiatieven zal de Staatssecretaris nemen om het alcolotslot ingang te doen vinden en er een succesverhaal van te maken zoals in andere Europese landen het geval is?

Naast controle op het naleven van de bestaande regelgeving en het alcolotslot als instrument in de strijd tegen recidive moet ook meer het signaal gegeven worden dat dronken rijden niet getolereerd wordt. De BOB-campagne heeft hier al sterk toe bijgedragen. Een ander element is de strafmaat en het al dan niet oorzakelijk verband tussen alcoholgeïntoxiceerd sturen en een ongeval. Nu kan het dat wanneer iemand met een hoog alcoholpromillage in zijn bloed een ongeval veroorzaakt de rechter oordeelt dat er geen oorzakelijk verband is tussen het rijden onder invloed en het ongeval. Dat is een compleet verkeerd signaal. Alle onderzoeken tonen aan dat vanaf een bepaald promillage alcoholgeïntoxiceerd sturen de kans op een ongeval aanzienlijk doet stijgen. Er moet misschien overwogen worden om de verkeerswetgeving aan te passen zodat een onweerlegbaar vermoeden wordt ingeschreven dat vanaf een bepaald promillage er steeds een oorzakelijk verband is tussen de alcoholintoxicatie en het ongeval. Dit is bijvoorbeeld in de Duitse wetgeving het geval.

Wat is de mening van de staatssecretaris over deze piste?

De beleidsnota zegt niets over het rijden onder invloed van drugs. Nochtans is dit een belangrijk en groter wordend probleem dat de nodige aandacht verdient. De vorige zittingsperiode werd succesvol gestart met de speekseltest. Deze test werkt meer nauwkeurig en sneller en praktischer dan de vroegere urinetest. Samen met zijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie zal de staatssecretaris erop moeten toezien dat er voldoende tests beschikbaar zijn.

Hoeveel testen zullen er voorzien worden voor 2012? Hoe zullen die gefinancierd worden? De initieel bestelde 10 000 tests waren ruim onvoldoende. Dat werd uiteindelijk verhoogd naar 18 000 en voor het najaar van 2011 werden er 35 000 tests bijkomend besteld met middelen uit het verkeersveiligheidsfonds.

Il faut par ailleurs encore attendre l'entrée en vigueur de l'analyse de salive, appelée à remplacer le test sanguin comme moyen de contrôle. Lorsque ce sera le cas, il sera possible d'effectuer des contrôles encore plus intensifs, parce qu'il ne sera plus nécessaire de requérir l'intervention d'un médecin.

L'arrêté royal d'application de l'analyse de salive n'a encore été finalisé. Où en est ce dossier? Relève-t-il effectivement de la compétence du ministre de la Justice?

Excès de vitesse

Diverses études montrent que la vitesse est un facteur important dans 30 % des accidents fatals? C'est donc encore bien plus que l'alcool une cause d'accidents. On ne trouve cependant aucune trace de la problématique de l'excès de vitesse dans la note de politique générale. En la matière, des campagnes et des contrôles intensifs sont pourtant aussi nécessaires. Par analogie avec la conduite sous l'influence d'alcool et de drogues, des sanctions sévères sont également indispensables pour ceux qui commettent des excès de vitesse graves à répétition, L'intervenant déposera prochainement une proposition de loi en ce sens.

Quelles mesures le secrétaire d'État prendra-t-il pour s'attaquer spécifiquement au problème de l'excès de vitesse?

Accidents durant le week-end et formation à la conduite

Le problème des accidents durant le week-end est connu. Dans ce cadre, il est positif de voir que le ministre aborde la question de la révision de la formation à la conduite. Ce problème ne peut pas être ignoré. Le manque d'expérience est en effet l'une des principales causes du pic élevé d'accidents chez les jeunes de 19 à 24 ans. Il convient de remédier à ce problème par une formation à la conduite axée sur l'expérience. Un permis de conduire provisoire de minimum un an est, selon l'intervenant, indispensable pour acquérir une expérience suffisante. Un ou plusieurs moments d'évaluation peuvent être prévus pendant la période couverte par le permis provisoire afin d'évaluer si le candidat conducteur est ou non sur la bonne voie et, le cas échéant, de rectifier le tir. La période de stage réduite de trois mois doit être relevée d'urgence.

Daarnaast is het wachten op de speekselanalyse die de bloedtest als controletest moet vervangen. Wanneer die in gebruik kan genomen worden, zal er nog intensiever gecontroleerd kunnen worden omdat zo de opvoeding van een arts niet langer noodzakelijk is.

Het koninklijk besluit voor de speekselanalyse is voorlopig nog niet gefinaliseerd. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het koninklijk besluit dat de speekselanalyse moet invoeren? Valt dit inderdaad onder de bevoegdheid van de minister van Justitie?

Overdreven snelheid

Diverse studies wijzen erop dat snelheid een factor van belang is in 30 % van de fatale ongevallen. Het is dus nog meer dan alcohol een oorzaak van ongevallen. Over de aanpak van overdreven snelheid is echter niets terug te vinden in de beleidsnota. Nochtans zijn ook hier campagnes en doorgedreven controles noodzakelijk. En ook een strengere bestraffing voor wie herhaaldelijk zware snelheidsovertredingen begaat naar analogie met alcohol en drugs is onontbeerlijk. De spreker zal eerstdaags een wetsvoorstel in die zin indienen.

Welke maatregelen zal de staatssecretaris nemen om specifiek het probleem van overdreven snelheid aan te pakken?

Weekendongevallen en rijopleiding

Het probleem van de weekendongevallen is bekend. Het is in dit kader positief dat de staatssecretaris de herziening van de rijopleiding aankaart. Dit probleem mag niet onaangeroerd blijven. Gebrek aan ervaring is immers een van de belangrijkste oorzaken van de hoge ongevallenpiek bij 19- tot 24-jarigen. Dit probleem moet opgevangen worden door een ervaringsgerichte rijopleiding. Een voorlopig rijbewijs van minimaal 1 jaar lijkt de spreker een must om voldoende ervaring op te doen. Er kunnen tijdens de periode van het voorlopig rijbewijs een of meerdere evaluatiemomenten worden voorzien om te evalueren of de kandidaat-bestuurder al dan niet op de goede weg is en om bij te sturen waar nodig. De verlaagde stageperiode van 3 maanden moet dringend worden opgetrokken.

Il ne semble par ailleurs pas opportun d'autoriser des candidats conducteurs à rouler sans accompagnateur. La Belgique est le seul pays européen où un candidat conducteur peut rouler seul sans avoir présenté un quelconque examen.

Il faut en tout cas accorder une attention renouvelée à la qualité de l'accompagnement. Il est nécessaire de prévoir à nouveau un ou deux accompagnateurs permanents, qui sont à nouveau mentionnés sur le permis de conduire provisoire, si l'on veut assurer une formation correcte et cohérente.

Dans quel sens le secrétaire d'État pense-t-il adapter la formation à la conduite?

Lutte contre la récidive

Le secrétaire d'État indique, dans sa note de politique générale, sa volonté d'élaborer une politique de lutte contre les conducteurs récidivistes, mais pas par l'introduction du permis de conduire à points. Ce permis de conduire à points pouvait pourtant compter sur un accueil très favorable au parlement.

De quelle manière le secrétaire d'État pense-t-il lutter contre la récidive sur la route?

Le code de la route

Au cours de la précédente législature, il avait été convenu avec le secrétaire d'État de l'époque de discuter préalablement ce code de la route au parlement. Même si cette matière est réglée par arrêté royal, l'importance et l'ampleur de ce dossier justifient d'y associer le parlement.

Les conducteurs étrangers

L'échange d'informations entre les pays de l'Union européenne en ce qui concerne les propriétaires ou détenteurs de véhicules laisse à désirer. De ce fait, en cas d'infraction, les conducteurs étrangers échappent souvent à toute identification et sanction. Dès lors que les véhicules munis d'une plaque minéralogique étrangère circulant sur les routes belges sont en constante augmentation et que ces véhicules étrangers commettent proportionnellement beaucoup plus d'infractions que les véhicules immatriculés en Belgique, le problème de sécurité routière ainsi posé prend des proportions de plus en plus importantes.

Het lijkt daarnaast niet opportuun kandidaat-bestuurders zonder begeleiding toe te laten op de weg. Binnen Europa is België het enige land waar een kandidaat-bestuurder zonder enige vorm van examen afgelegd te hebben toch alleen kan rijden.

In ieder geval is een hernieuwde aandacht nodig voor de kwaliteit van de begeleiding. Het opnieuw instellen van één of twee vaste begeleiders, die opnieuw vermeld worden op het voorlopig rijbewijs, is noodzakelijk wil men een goede en coherente opleiding verzekeren.

In welke richting denkt de staatssecretaris de rijopleiding bij te sturen?

Strijd tegen recidive

De staatssecretaris meldt in zijn beleidsnota een beleid te willen uitstippelen tegen recidiverende bestuurders, maar niet via het rijbewijs met punten. Dit rijbewijs met punten kon nochtans op grote bijval rekenen in het parlement.

Op welke manier denkt de Staatssecretaris recidive in het verkeer te kunnen aanpakken?

De wegcode

De vorige zittingsperiode werd met de vorige staatssecretaris de afspraak gemaakt om deze wegcode vooraf in het parlement te bespreken. Ook al is dit bij koninklijke besluit geregeld de belangrijkheid en de omvang van dit dossier rechtvaardigen de betrokkenheid van het parlement.

Buitenlandse bestuurders

De gegevensuitwisseling tussen de EU-landen met betrekking tot de eigenaars of houders van voertuigen is niet sluitend. Hierdoor kunnen buitenlandse bestuurders bij een overtreding vaak niet geïdentificeerd en bestraft worden. Aangezien er steeds meer voertuigen met een buitenlandse nummerplaat rondrijden op de Belgische wegen en buitenlandse voertuigen in verhouding een pak meer overtredingen begaan dan voertuigen met een Belgische nummerplaat wordt dit een steeds belangrijker probleem inzake verkeersveiligheid.

Le Conseil européen a adopté récemment une directive accordant aux États membres l'accès à leurs banques de données respectives. Les États membres ont un délai de deux ans pour transposer cette directive dans leur législation nationale. Le problème n'en est cependant pas pour autant résolu. L'échange de données ne s'applique pas à toutes les infractions. En outre, un règlement cross-border européen reste compliqué et son succès n'est pas toujours garanti.

Les ressortissants de l'Union européenne séjournant plus de trois mois en Belgique doivent en principe faire immatriculer leur véhicule en Belgique. La réglementation européenne parle d'un délai de six mois. L'inscription dans le registre de la population ne se fait toutefois pas toujours, *a fortiori* l'inscription du véhicule dans le répertoire matricule. Souvent, il n'est pas évident de procéder à ce contrôle.

Toutefois, la réglementation relative au droit de séjour prévoit que les citoyens de l'Union européenne doivent toujours se présenter à la commune. Dès lors, une méthode simple et rapide pour identifier et sanctionner les conducteurs étrangers pourrait consister à demander les renseignements concernant les plaques minéralogiques des citoyens de l'Union européenne et à les enregistrer dès qu'ils se présentent. L'ancien secrétaire d'État à la Mobilité était favorable à cette idée. Pouvoir consulter sa propre banque de données pourrait permettre à la police de procéder rapidement à l'identification. Cela permettrait également de poursuivre rapidement les infractions à la réglementation sur l'immatriculation des véhicules et au code de la route.

Le secrétaire d'État prévoit-il une initiative, éventuellement en collaboration avec son collègue de l'Intérieur, en vue du contrôle et de la sanction des conducteurs étrangers?

Contrôle

Dans sa note de politique, le secrétaire d'État évoque également l'opérationnalisation de la Banque carrefour des permis de conduire et des véhicules. C'est effectivement très important dans le cadre de la répression: dans la lutte contre les conducteurs déçus et contre les conducteurs qui roulent sans assurance, sans contrôle technique, etc.

Aptitude à la conduite

On lit dans la presse que le secrétaire d'État envisage de soumettre les conducteurs à des examens médicaux lors du renouvellement décennal du permis de conduire.

De Europese Raad heeft recent een Richtlijn aangenomen die de lidstaten toegang verleent tot elkaars databanken. Lidstaten hebben twee jaar tijd om deze Richtlijn om te zetten in nationale wetgeving. Het probleem is hiermee echter niet opgelost. De uitwisseling van gegevens geldt niet voor alle overtredingen. Bovendien blijft een Europese cross-borderregeling omslachtig en is succes niet steeds gegarandeerd.

EU-onderdanen die langer dan 3 maanden in België verblijven, moeten in principe hun voertuig laten inschrijven. Europese regelgeving spreekt dan weer van een termijn van 6 maanden. Inschrijven in het bevolkingsregister gebeurt echter niet altijd, laat staan het laten inschrijven van het voertuig in het repertorium van de Voertuigen. Controle hierop is vaak niet evident.

Volgens de regelingen inzake het verblijfsrecht moeten EU-burgers zich echter steeds aanmelden bij de gemeente. Een eenvoudige en efficiënte manier om buitenlandse bestuurders te kunnen identificeren en bestraffen zou er daarom kunnen in bestaan om de nummerplaatgegevens van EU-burgers op te vragen en te registreren van het moment dat ze zich aanmelden. De vorige staatssecretaris voor Mobiliteit stond positief tegenover dit idee. Het kunnen raadplegen van een eigen databank zou voor de politie een oplossing zijn om een snelle identificatie mogelijk te maken. Men zou zo ook de overtredingen op de regelgeving betreffende de inschrijving van voertuigen en overtredingen van de wegcode snel kunnen opvolgen.

Plant de staatssecretaris een initiatief — eventueel in samenwerking met zijn collega van Binnenlandse Zaken — om werk te maken van de controle op en de bestraffing van buitenlandse bestuurders?

Controle

De staatssecretaris heeft het in zijn beleidsnota ook over de operationalisering van de kruispuntbanken Rijbewijzen en Voertuigen. Dat is inderdaad ontzettend belangrijk in het kader van de handhaving: in de strijd tegen vervallen verklaarden, tegen onverzekerde en niet gekeurd rijden, ...

Rijgeschiktheid

Luidens de pers speelt de staatssecretaris met het idee om bestuurders bij de 10-jaarlijkse hernieuwing van het rijbewijs medische testen te laten ondergaan. Het

Il est vrai qu'il y a aujourd'hui dans la circulation beaucoup de conducteurs qui, au fond, ne sont plus aptes à conduire. Cela cause parfois des accidents tragiques. Il convient d'agir dans ce domaine. À l'heure actuelle, les médecins doivent orienter les conducteurs actifs dont ils constatent qu'ils ne remplissent plus les conditions minimales en vigueur vers le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules (CARA), où les patients doivent se présenter eux-mêmes. Aucun contrôle n'est possible sur cette chaîne. Permettre au médecin de signaler l'inaptitude à la conduite au CARA, ou à un institut d'aptitude à la conduite développé, contribuerait de façon importante à la solution de ce problème. Cela éviterait aux conducteurs en bonne forme physique de se faire examiner tous les dix ans, et cela permettrait d'éliminer les conducteurs qui, par exemple, ne sont déjà plus aptes à la conduite après deux de ces dix ans. Cette piste est dès lors intéressante.

Où en sont les projets du secrétaire d'État visant le contrôle général et périodique de l'état de santé des conducteurs actifs? Est-il favorable à l'idée de l'instauration d'une obligation ou d'une possibilité de signalement pour les médecins?

Transport routier

Dans le domaine du transport, une question délicate concerne l'utilisation de véhicules agricoles pour le transport routier. Dès lors que les véhicules agricoles roulent notamment avec du diesel rouge et qu'ils ne sont pas soumis aux obligations relatives aux temps de conduite et de repos, ces véhicules sont de plus en plus utilisés pour un pur transport routier. L'utilisation de tracteurs et de remorques agricoles sur la voie publique à des fins autres qu'agricoles n'est pas interdite en tant que telle. Le gouvernement précédent a examiné la possibilité d'étendre l'application des règles relatives au transport routier ordinaire à l'utilisation de véhicules agricoles à des fins non agricoles. L'utilisation de tracteurs agricoles peut également être illicite en l'absence d'autorisation de transport. L'année dernière, les services de contrôle ont réalisé des contrôles ciblés sur les entreprises utilisant des tracteurs agricoles en vue du transport pour le compte de tiers. En outre, le service de contrôle dispose d'un point de contact où les transporteurs peuvent signaler l'utilisation illicite de tracteurs agricoles, à la suite de quoi un contrôle est effectué dans les entreprises concernées.

Quels sont les derniers développements dans ce dossier? Le secrétaire d'État entend-il indiquer qu'il s'engage à lutter contre ce problème?

is inderdaad zo dat er nu heel wat bestuurders aan het verkeer deelnemen die eigenlijk niet meer rijgeschikt zijn. Dit leidt soms tot tragische ongevallen. Actie op dit terrein is nodig. Momenteel is het zo dat de arts actieve bestuurders waarvan hij vaststelt dat ze niet meer voldoen aan de geldende minimumnormen moet doorverwijzen naar CARA waarop de patiënt zich zelf zou moeten melden. Op die keten is geen controle mogelijk. De arts de mogelijkheid geven om de rijgeschiktheid te melden aan CARA of aan een uitgebouwd rijgeschiktheidsinstituut zou in belangrijke mate kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem. Op die manier bespaar je bestuurders die fysiek in orde zijn de moeite om zich om de 10 jaar te laten controleren en haal je intussen wel diegenen eruit die bijvoorbeeld na 2 van de 10 jaar al niet meer rijgeschikt zouden zijn. Dit is dus een interessante piste.

Hoe concreet zijn de plannen van de Staatssecretaris voor een algemene en periodieke controle van de medische toestand van actieve bestuurders? Voelt hij iets voor het idee van het invoeren van een meldingsplicht of een meldingsmogelijkheid voor artsen?

Wegvervoer

Een heikel punt in het wegvervoer is de inzet van landbouwvoertuigen voor wegtransport. Gezien landbouwvoertuigen onder andere rijden met rode diesel en niet gehouden zijn aan rij- en rusttijden worden deze meer en meer ingezet voor puur wegvervoer. Het gebruik van landbouwtractoren en landbouwaanhangwagens op de openbare weg voor andere doeleinden dan de landbouw is in wezen niet verboden. De vorige regering heeft de mogelijkheid onderzocht om de regels die van toepassing zijn op het gewone wegtransport ook van toepassing te maken op het gebruik van landbouwvoertuigen voor niet landbouwdoeleinden. Landbouwtractoren kunnen ook op een onwettige wijze gebruikt wanneer er geen vervoersvergunning aanwezig is. Het afgelopen jaar hebben de controlediensten gerichte controles uitgevoerd naar ondernemingen die voor het vervoer voor rekening van derden landbouwtractoren gebruiken. Bovendien bestaat er bij de controledienst ook een meldpunt waar transporteurs terechtkunnen om onwettig gebruik van landbouwtractoren te melden, waarop dan ook een controle volgt bij de betrokken bedrijven.

Wat zijn de laatste evoluties in dit dossier? Wil de staatssecretaris zijn engagement uitspreken om dit probleem aan te pakken?

Transport ferroviaire

Le secrétaire d'État indique qu'il s'inspire des recommandations de la commission spéciale "Buizingen". Ces recommandations sont toutefois plus qu'une source d'inspiration: elles doivent être mises en œuvre pour garantir la sécurité.

Les fonctions de surveillance du transport ferroviaire exercées par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) et par l'Organisme d'enquête sont de plus en plus importantes. Ces organes relèvent directement du secrétaire d'État. Toute une série de conclusions et de constatations formulées dans le cadre de la commission spéciale "Buizingen" concernaient le fonctionnement de ces services. Malheureusement, force a été de constater, au cours d'une audition édifiante du directeur du SSICF, que peu de choses avaient changé sur le terrain en dépit de la mobilisation des moyens nécessaires. Or, la commission spéciale considérait — et considère toujours — le SSICF comme la pierre angulaire du dossier de la sécurité ferroviaire. Cependant, l'instance de contrôle ne semble pas assumer ce rôle: elle se conçoit apparemment comme un organe qui exhorte mais qui ne dispose pas des instruments lui permettant de progresser réellement sur le terrain.

Le groupe de l'intervenant demande explicitement au secrétaire d'État de bien surveiller ce service et son fonctionnement, de faire siennes les recommandations et conclusions formulées par la commission spéciale et de s'engager à les faire exécuter le plus rapidement possible pour ce qui concerne ses compétences.

Mobilité durable

Trois mots clés s'inscrivent en titre du volet mobilité: sûre, fluide et durable. En ce qui concerne la mobilité durable, la note de politique générale contient uniquement un volet relatif aux véhicules électriques. Il est clair que la mobilité durable représente bien plus que cela. En outre, on ne peut s'attendre à ce que la mobilité durable puisse être réduite à une seule technologie. Il ne s'agit en l'occurrence pas d'un choix d'exclusion, mais bien d'une combinaison, différentes technologies ayant un rôle à jouer en fonction de l'utilisation. Il appartient aux autorités de créer le cadre général afin que les technologies existantes puissent s'imposer. L'intervenant songe non seulement aux véhicules électriques, mais aussi aux véhicules au gaz naturel, les véhicules dits GNC, qui enregistrent de très bons résultats en matière d'émissions de CO₂ et de particules fines. Le secrétaire d'État annonce qu'il soutiendra un "grand projet transversal" de développement des voitures électriques. Cela paraît

Spoorvervoer

De staatssecretaris kondigt aan zich te laten inspireren door de aanbevelingen van de bijzondere commissie "Buizingen". Deze aanbevelingen zijn echter meer dan een inspiratiebron; ze moeten worden uitgevoerd om de veiligheid te garanderen.

De toezichthoudende functies op het spoor gebeuren via DVIS (Dienst voor de Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor) en het Onderzoeksorgaan worden steeds belangrijker. Deze organen ressorteren rechtstreeks onder de staatssecretaris. In het kader van de bijzondere commissie "Buizingen" werd een hele reeks conclusies en vaststellingen gedaan met betrekking tot de werking van deze diensten. Jammer genoeg moest tijdens een ontluisterende hoorzitting met de directeur van de DVIS moeten worden vastgesteld dat er nog niet veel veranderd is op het terrein ondanks het vastleggen van de nodige middelen. De bijzondere commissie beschouwde en beschouwt de DVIS nochtans als de spil in het hele spoorwegveiligheidsdossier, maar de veiligheidsinstantie lijkt die rol niet echt op zich te nemen: zij ziet zich blijkbaar als een orgaan dat aanspoort, maar geen instrumenten heeft om daadwerkelijk vooruitgang te doen boeken op het terrein.

De fractie van de spreker vraagt dan ook uitdrukkelijk aan de staatssecretaris om deze dienst en haar functioneren nauwlettend in het oog te houden, om zich de aanbevelingen en conclusies die door de bijzondere commissie zijn opgesteld eigen te maken en om zich te engageren om deze wat zijn bevoegdheden betreft zo spoedig mogelijk te laten uitvoeren.

Duurzame mobiliteit

Het luik mobiliteit wordt in de titel aangevat met drie kernwoorden veilig, vlot en duurzaam. Wat duurzame mobiliteit betreft, is in de beleidsnota enkel een luik elektrische voertuigen opgenomen. Duurzame mobiliteit is uiteraard veel meer dan dat. Bovendien moet men niet verwachten dat duurzame mobiliteit te herleiden is tot één enkele technologie. Het betreft hier geen of/overhaal maar een en/en-verhaal waarbij verschillende technologieën afhankelijk van de gebruikstoepassing hun rol hebben te spelen. Het is de taak van de overheid om de randvoorwaarden te scheppen zodat bestaande technologieën hun intrede kunnen vinden. De spreker denkt hierbij niet alleen aan elektrische voertuigen maar ook aan aardgasvoertuigen, de zogenaamde CNG-voertuigen, die qua CO₂- en fijn stof-uitstoot heel goed scoren. De staatssecretaris stelt een 'groot transversaal project' te zullen ondersteunen voor elektrische voertuigen. Dat klinkt nogal complex. De spreker is ervan

relativement complexe. L'intervenant a la conviction que de petites mesures permettent déjà de faire de grands pas en avant. Il songe, à cet égard, à une fiscalité claire ainsi qu'à la clarté en matière d'immatriculation, d'inspection et d'homologation.

Qu'entend précisément le secrétaire d'État par "un grand projet transversal"? L'attention se portera-t-elle, outre sur les véhicules électriques, également sur d'autres technologies telles que les véhicules au gaz naturel et sur d'autres aspects?

Navigation intérieure

La note de politique ne traite pas de la navigation fluviale. Les formations de bateliers rencontrent quelques problèmes. En Belgique, la durée de ces études est de quatre ans. La navigation intérieure étant un secteur d'activité à forte connotation familiale, des personnes qui n'ont pas suivi le cycle de formation prolongé possèdent néanmoins souvent les compétences requises. Les Pays-Bas abordent la directive européenne en matière de formation sous un angle différent. Toute personne qui navigue deux ans sur un bateau de moins de 55 mètres obtient un brevet, ce qui représente un incitant pour cette flottille. Pour le certificat de conduite, la Belgique doit respecter les dispositions de la Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996. La Belgique a transposé cette directive par l'arrêté royal du 23 décembre 1998, modifié entre temps par l'arrêté royal du 27 mars 2007. Cette directive détermine qu'un postulant à un certificat de conduite doit pouvoir prouver une expérience professionnelle de quatre ans au minimum en tant que membre d'équipage de pont à bord d'un bateau de navigation intérieure. Cette période peut être réduite de trois ans au maximum dans les cas mentionnés par la directive (diplôme de formation spécialisée en navigation intérieure avec stages pratiques, expérience de quatre ans en navigation maritime, examen pratique).

Quel est l'état de la question? Le secrétaire d'État entreprendra-t-il d'autres actions et maintiendra-t-il cette question à l'agenda européen?

Belgocontrol

Les vols sans pilote ont un potentiel pour notre pays également. N'y aurait-il pas lieu de légiférer en cette matière?

Mme Linda Musin (PS) aimerait savoir si le tout nouveau secrétaire d'État marchera sur les traces de son prédécesseur ou non. En matière de transport routier, on ne peut se focaliser exclusivement sur la concurrence

overtuigd dat reeds met kleine maatregelen grote stappen vooruit kunnen worden gezet. Hierbij kan worden gedacht aan een duidelijke fiscaliteit evenals aan duidelijkheid inzake inschrijving, keuring en homologatie.

Wat bedoelt de staatssecretaris precies met een "groot transversaal project"? Zal er naast elektrische voertuigen ook aandacht zijn voor andere technologieën zoals de aardgasvoertuigen en voor andere aspecten?

Binnenvaart

De beleidsnota handelt niet over binnenvaart. Er zijn problemen met de opleidingen voor binnenschippers. De duurtijd van deze studie bedraagt in België vier jaar. Omdat de binnenvaart sterk familiaal georiënteerd is, zijn de competenties vaak aanwezig bij mensen die de lange studie niet hebben gevolgd. Nederland past de Europese richtlijnen omtrent de scholing anders toe. Wie twee jaar vaart op een schip kleiner dan 55 m krijgt er een brevet, wat een stimulans betekent voor de kleinere vloot. Voor het vaarbewijs dient België de bepalingen van Richtlijn 96/50/EG van de Raad van 23 juli 1996 te respecteren. België heeft deze richtlijn omgezet bij koninklijk besluit van 23 december 1998, intussen gewijzigd bij het koninklijk besluit van 27 maart 2007. Het is de richtlijn die bepaalt dat een kandidaat voor een vaarbewijs een beroepservaring van minimaal vier jaar als lid van een dekbemannings moet kunnen aantonen. Deze termijn kan verminderd worden met maximaal drie jaar, maar slechts in de gevallen vermeld in de richtlijn (diploma van binnenvaartopleiding met praktijkstages, ervaring van vier jaar in de zeevaart, praktijkexamen).

Wat is de stand van zaken? Zal de staatssecretaris hier verdere actie nemen en deze vraag blijvend op de Europese agenda plaatsen?

Belgocontrol

De onbemande vluchten hebben ook voor ons land een potentieel. Moet hier niet regelgevend worden opgetreden?

Mevrouw Linda Musin (PS) wenst te vernemen of de nieuwbakken staatssecretaris in de voetsporen zal treden van de vorige of niet. In het wegvervoer mag men zich niet alleen blindstaren op de oneerlijke concurren-

déloyale. Il faut également considérer la concurrence intersectorielle, plus précisément celle qui s'exerce au détriment du transport ferroviaire de marchandises. La mobilité durable "décolle" péniblement. Que signifie par ailleurs un "projet transversal" en matière de véhicules électriques? Les batteries sont faibles, difficilement rechargeables, et il y a peu de stations de rechargement. Le secteur privé doit également jouer son rôle, par exemple en installant des stations de rechargement dans les parkings.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) approuve l'objectif visant à réduire de moitié le nombre de tués sur nos routes d'ici dix ans. Le Code de la route doit faire l'objet d'une concertation entre les Régions. Le texte du secrétaire d'État précédent servira-t-il de base, ou faut-il s'attendre à un tout nouveau texte? Quoi qu'il en soit, il faudra tenir compte des conclusions des États-généraux de la sécurité routière de 2011.

L'intervenant n'est pas partisan des "éco-combis", qui font par ailleurs concurrence au transport ferroviaire de marchandises.

Comment les recommandations de la commission spéciale "Buizingen" seront-elles mises en œuvre? L'intervenant craint qu'Infrabel et la SNCB ne renvoient la balle au gouvernement pour ce qui est du financement du *master plan*, et que le gouvernement leur renvoie à son tour la balle pour l'exécution de ce plan. Une telle situation mettrait sérieusement à mal le calendrier prévu. L'audition du directeur du SSICF (DOC 53 0444/009) a été dramatique au sens qu'un certain nombre des propositions de ce service n'ont pas été prises au sérieux. Le SSICF, comme l'Agence ferroviaire européenne (ERA), devrait s'intéresser davantage aux audits qu'aux études et y consacrer plus de temps. D'ailleurs, plus aucun rapport n'a été publié depuis 2008. L'enquête sur les causes de l'accident survenu à Buizingen ne peut servir d'excuse. Il est inouï que le personnel du SSICF se compose encore, avec le consentement de l'Europe, d'agents détachés de la SNCB. Cette situation est extrêmement dommageable pour l'indépendance du SSICF.

Enfin, à propos du Réseau transeuropéen (RTE), financé par des subsides européens, il faut souligner que Liège occupe une place cruciale dans ce réseau. Par ailleurs, les gares de triage ne devraient pas être oubliées non plus.

M. Tanguy Veys (VB) constate que l'accord de gouvernement est plus détaillé sur la mobilité que la note de politique générale. Quel est le calendrier du transfert des compétences en matière de sécurité routière? Quelle en sera l'incidence sur l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR)? La batellerie sera également touchée,

tie. Men moet ook de intersectoriële concurrentie, meer bepaald ten nadele van het vrachtvervoer per spoor, in het oog houden. De duurzame mobiliteit komt moeilijk van de grond. Wat betekent overigens "transversaal project" inzake elektrische voertuigen? De batterijen zijn zwak, moeilijk herlaadbaar en er zijn weinig laadstations. De privésector moet ook zijn rol spelen, bijvoorbeeld voor het plaatsen van laadstations in parkings.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) vindt de halvering van het aantal verkeersdoden op tien jaar tijd een goede doelstelling. De wegcode moet met de Gewesten worden overlegd. Zal de tekst van de vorige staatssecretaris als basis dienen of mag zich men aan een geheel nieuwe tekst verwachten? Alleszins moet worden rekening gehouden met de besluiten van de staten-generaal van de verkeersveiligheid van 2011.

De spreker is geen voorstander van ecocombi's, die bovendien het vrachtvervoer per spoor concurrentie aandoen.

Hoe zullen de aanbevelingen van de bijzondere commissie "Buizingen" worden uitgevoerd? De spreker is bezorgd dat de bal van Infrabel en de NMBS naar de regering wordt gekaatst voor wat betreft de financiering van het *Masterplan* en van de regering naar Infrabel en de NMBS voor wat betreft de uitvoering van het Masterplan. Zo komt de timing fel in het gedrang. De hoorzitting met het diensthoofd van DVIS (DOC 53 0444/009) was dramatisch daar een aantal van de voorstellen van die dienst niet serieus werden genomen. Samen met het Europese Spoorwegagentschap — ERA — zou DVIS meer tijd en aandacht moeten besteden aan het uitvoeren van audits en minder aan onderzoeken. Sedert 2008 is er trouwens geen rapport meer uitgebracht. Het onderzoek naar de oorzaken van het ongeval in Buizingen mag geen excuus zijn. Het is ongehoord dat het personeel van DVIS nog altijd, met het fiat van Europa, bestaat uit gedetacheerden van de NMBS. Dit komt de onafhankelijkheid van DVIS allerminst ten goede.

Ten slotte nog iets over het Transeuropees Netwerk (TEN), gefinancierd met Europese subsidies: de plaats van Luik in dit netwerk is cruciaal. De rangeerstations mogen in dit verhaal niet worden vergeten.

De heer Tanguy Veys (VB) constateert dat het regeerakkoord over de mobiliteit uitvoeriger is dan de beleidsnota. Wat is de timing voor de overdracht van bevoegdheden inzake verkeersveiligheid? Hoe zal dit de werking van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) beïnvloeden? Ook de binnenvaart

étant donné que la dispense partielle de versement de précompte sera transférée aux Régions.

En ce qui concerne l'élaboration des plans de mobilité, la Région de Bruxelles-Capitale pourra se substituer aux communes de la périphérie flamande après six mois à peine.

Où en est-on avec le permis de conduire à points?

Des analyses de salive sont clairement nécessaires. On est frappé par le peu d'attention accordée à la conduite sous influence.

Après les critiques formulées par la Région flamande à l'encontre du projet du précédent secrétaire d'État, la révision du Code de la route doit absolument être menée en concertation avec les Régions, sinon le nouveau Code de la route risque d'être mort-né.

Quel est le calendrier de la révision de la formation des jeunes conducteurs et du permis de conduire pour les motocyclistes?

En cas d'infractions, les véhicules étrangers peuvent échapper aux sanctions en raison du manque d'échanges de données.

Quels sont les projets en matière de lutte contre la fraude, et de lutte contre la concurrence déloyale en matière de transport routier – un vieux fléau, qui incite un grand nombre d'entreprises performantes à s'établir à l'étranger.

La réglementation en matière d'escorte de convois exceptionnels est extrêmement rigide.

Les recommandations de la commission spéciale "Buizingen" ne sont pas à prendre ou à laisser. Le SSICF et l'organe d'enquête sont confrontés à un manque de personnel. Ils ont un rôle à jouer dans la restructuration de la SNCB, qui doit être évaluée par l'Europe.

Il ressort de l'audition de la direction de Belgocontrol (cf. DOC 53 1235/1) que les problèmes et les conflits subsisteront tant que la direction actuelle sera maintenue à son poste. Le secrétaire d'État est tenu de veiller à la mise en œuvre des recommandations formulées par KPMG. Le financement de Belgocontrol reste un problème récurrent. Pourquoi la note de politique générale reste-t-elle muette quant à l'intégration des contrôles de la navigation aérienne civils et militaires?

zal hierdoor beïnvloed worden vermits de gedeeltelijke vrijstelling van de voorheffing wordt overgeheveld naar de Gewesten.

Bij de opmaak van de mobiliteitsplannen zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich na amper 6 maand in de plaats kunnen stellen van de gemeentes in de Vlaamse Rand.

Wat is de stand van zaken van het rijbewijs met punten?

Er is duidelijk nood aan speekselanalyses. Er is opvallend weinig aandacht voor het rijden onder de invloed van drugs.

De herziening van het verkeersreglement – na kritiek van het Vlaams Gewest op het ontwerp van de vorige staatssecretaris – moet absoluut in overleg met de Gewesten gebeuren, anders dreigt de nieuwe wegcode een doodgeboren kind te worden.

Wat is de timing voor de herziening van de opleiding van jonge bestuurders en het rijbewijs voor motorrijders?

Buitenlandse voertuigen kunnen ingeval van overtreding ongestraft blijven omwille van de manke gegevensuitwisseling.

Wat zijn de plannen inzake fraudebestrijding van de oneerlijke concurrentie in het wegvervoer – een oud zeer – die vele goed draaiende bedrijven ertoe aanzet zich in het buitenland te vestigen?

De regelgeving inzake begeleiding van uitzonderlijk vervoer is uitermate stroef.

De aanbevelingen van de bijzondere commissie "Buizingen" zijn niet te nemen of te laten. DVIS en het onderzoeksorgaan lijden aan personeelsschaarste. Ze hebben een rol te spelen in de herstructurering van de NMBS, die met Europa moet worden afgetoetst.

Uit de hoorzitting met de top van Belgocontrol (cf. Doc 53 1235/1) blijkt dat de problemen en conflicten niet van de lucht zijn zolang de huidige top aanblijft. De staatssecretaris behoort erop toe te zien dat de aanbevelingen van KPMG worden uitgevoerd. De financiering van Belgocontrol blijft een terugkerend probleem. Waarom wordt in de beleidsnota geen gewag gemaakt van de integratie van de burgerlijke en militaire luchtverkeersleidingen?

Le secrétaire d'État va-t-il franchir une étape avec son collègue de Défense?

L'organe indépendant de contrôle des nuisances sonores n'est pas la panacée, comme le montrent les auditions organisées dans le cadre de l'examen de la proposition de résolution en la matière (DOC 53 607/001). Le contrôle actuel est largement insuffisant.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) considère que le secteur du transport aérien doit participer aux surcoûts sociaux et écologiques qu'il induit, par le biais de la fiscalité, par exemple. Elle regrette que les billets de première classe ne soient finalement pas taxés, alors que la question a été évoquée durant la formation du gouvernement. Bruxelles-National veut augmenter le nombre de vols, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent, notamment en termes de nuisances sonores dans une région à forte densité de population. L'intervenante est favorable à la création d'un organe indépendant dans ce domaine, car la situation actuelle est absolument insatisfaisante. C'est surtout la piste 20 qui est trop utilisée. Elle doute que cet organe soit capable de résoudre tous les problèmes qui se poseront. Il est préférable de ne pas modifier les normes de bruit. L'organe précité n'aura d'ailleurs pas de compétence décisionnelle en l'espèce.

Belgocontrol est soumis à une énorme pression internationale et européenne. Le mauvais traitement des données pose toutefois des problèmes de sécurité. Un rééchelonnement des dettes est-il prévu? Le nouveau Masterplan menacerait 170 emplois. Comment cet aspect influencera-t-il le contrat de gestion? Quel en sera l'impact sur la sécurité? À l'heure actuelle, le personnel est déjà surmené. Ne serait-il pas opportun de se profiler en tant que Benelux au sein du FABEC?

Mme Karin Temmerman (sp.a) indique que la mobilité doit se déplacer du secteur privé vers les transports publics. La navigation intérieure peut, elle aussi, jouer un rôle important dans le cadre d'une mobilité alternative. Ne serait-il pas préférable de confier l'enquête relative aux causes des accidents avec blessés aux autorités locales? Dans quel sens le code de la route sera-t-il modifié? Qu'entend-on par "projet transversal", dans le chapitre relatif à la mobilité durable? L'intervenante se réjouit que le ministre s'attaque à la concurrence déloyale dans le secteur des transports, car celle-ci a également une influence sur la sécurité routière.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), présidente, s'interroge sur les glissements de compétences qu'entraînera la réforme de l'État en ce qui concerne l'IBSR, la formation à la conduite et le permis de conduire. Aujourd'hui, les amendes restent souvent impayées.

Zal de staatssecretaris met zijn collega van Defensie een stap vooruit zetten?

Het onafhankelijk orgaan inzake geluidshinder is niet alles zaligmakend, zoals blijkt uit de hoorzittingen in het raam van de bespreking van het voorstel van resolutie hierover (Doc 53 607/1). Het bestaande toezicht is ruimschoots voldoende.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) is van oordeel dat de luchtvaart moet bijdragen tot de sociale en ecologische meerkosten die ze veroorzaakt, via de fiscaliteit bijvoorbeeld. Ze betreurt dat de eerste-klasbiljetten uiteindelijk niet werden belast, terwijl daar wel sprake van was tijdens de regeringsvorming. Brussel-Nationaal wil het aantal vluchten doen toenemen, met alle gevolgen vandien, onder meer voor de lawaaihinder in dichtbevolkt gebied. De spreekster is voor het onafhankelijk orgaan dat in deze zal worden opgericht want de huidige toestand is absoluut onbevredigend. Vooral de piste 020 wordt teveel gebruikt. Ze betwijfelt of dit orgaan alle problemen die zich stellen zal oplossen. Aan de geluidsnormen wordt best niet getornd. Voornoemd orgaan zal hier overigens geen beslissingsbevoegdheid over hebben.

Belgocontrol staat internationaal en Europees onder grote druk. De slechte gegevensverwerking zorgt evenwel voor veiligheidsproblemen. Zullen de schulden worden herschikt? Het nieuwe Masterplan zou 170 jobs op de helling zetten. Hoe zal dit het beheerscontract beïnvloeden? Welke impact zal dit hebben op de veiligheid? Het personeel is thans als overwerkt. Zou het geen aanbeveling verdienen zich binnen FABEC als Benelux te profileren?

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) stelt dat de mobiliteit moet verschuiven van privé naar openbaar vervoer. Ook de binnenvaart kan in het alternatieve mobiliteitsgebeuren een belangrijke rol spelen. Kan het onderzoek naar de oorzaken van ongevallen met gewonden niet beter aan de plaatselijke autoriteiten worden toevertrouwd? In welke zin zal het verkeersreglement worden herzien? Wat wordt – onder de hoofding van de duurzame mobiliteit – bedoeld met "transversaal project"? De spreekster is blij dat de oneerlijke concurrentie in de transportsector zal worden aangepakt, want die heeft ook een nefaste invloed op de verkeersveiligheid.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), voorzitter, vraagt zich af welke verschuivingen qua bevoegdheden de staatshervorming zal teweegbrengen op het BIVV, op de rijopleiding en het rijbewijs. Thans worden de boetes vaak niet betaald. In Wallonië worden vaker

En Wallonie, des peines de travail sont plus souvent prononcées qu'en Flandre. N'y a-t-il pas lieu de sensibiliser les juges à ce type de peines? L'intervenante n'est pas favorable à l'abaissement du taux d'alcoolémie, en raison notamment des répercussions négatives sur la vie sociale et sur l'horeca. Quel est le calendrier pour l'instauration du test médical obligatoire?

3. — RÉPONSES DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT

Circulation routière – Compétence

Ce sont les entités fédérées qui décideront de ce qui va changer. Le transfert de la sécurité routière devra avoir lieu avant la fin de la législature. Ce transfert de compétence devra être mis en application après les élections.

Circulation routière – Taux d'alcool autorisé

Le secrétaire d'État a commandé une étude à son administration. L'abaissement du taux d'alcool autorisé n'est actuellement qu'une piste de réflexion. Il souligne du reste qu'il faut lutter non seulement contre l'alcool au volant, mais aussi contre la conduite sous l'influence de drogues. Il s'agit d'une priorité absolue. Une décision sera donc prise prochainement dans ce domaine.

Circulation routière – Amendes

Le secrétaire d'État adoptera une approche nouvelle de la récidive. Il souhaite davantage de peines autonomes, qui pourraient par exemple consister à suivre une formation dispensée par l'IBSR. Il est toutefois indispensable de disposer de banques de données actualisées, étant donné que dans de nombreux cas, la police n'est pas au courant des sanctions déjà infligées à un contrevenant déterminé. Tout cela devra avoir lieu en concertation avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice.

Circulation routière – Code de la route

Le secrétaire d'État souhaite renverser la vapeur et commencer par se concerter avec les Régions avant de présenter un nouveau projet.

werkstraffen opgelegd dan in Vlaanderen. Behoren de rechters voor dit type straffen niet te worden gensenibiliseerd? De verlaging van de promillage vindt geen genade bij de spreekster, niet in de laatste plaats wegens de negatieve impact op het sociale leven en voor de horeca. Wat is de timing voor de invoering van de verplichte medische test?

3. — ANTWOORDEN VAN DE STAATSSECRETARIS

Verkeer – Bevoegdheden

Wat verandert, zal uiteindelijk afhangen van de deelstaten. De overdracht van de verkeersveiligheid moet plaatshebben voor het einde van de zittingsperiode. De tenuitvoerlegging van deze bevoegdheidsoverdracht zal na de verkiezingen moeten gebeuren.

Verkeer – Promillage

De staatssecretaris heeft zijn administratie bevolen een onderzoek te starten. De verlaging van de promillage is op dit ogenblik niet meer dan een denkpiste. Er is trouwens niet alleen aandacht voor het rijden onder invloed van alcohol, ook rijden onder de invloed van drugs moet worden bestreden. Dit is een topprioriteit. Een beslissing zal dan ook vlug aan de orde zijn.

Verkeer – Boetes

De staatssecretaris wil de recidive anders aanpakken dan tot dusver het geval was. Hij wenst meer autonome straffen, zoals bijvoorbeeld een opleiding bij het BIVV. Toch is het nodig over geactualiseerde databanken te beschikken vermits de politie vaak niet op de hoogte is van de sancties die een bepaalde overtreder reeds eerder heeft opgelopen. Dit alles moet evenwel in overleg gebeuren met de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie.

Verkeer – Wegcode

De staatssecretaris wil het roer omgooien en beginnen met met de Gewesten te overleggen vooraleer met een nieuw ontwerp te komen.

Circulation routière – Permis de conduire électroniques

Le Conseil d'État a suspendu la procédure actuelle. Une nouvelle procédure a été entamée, qui devra être clôturée d'ici la fin 2012. L'IBSR a avancé un certain nombre de propositions visant à intégrer également les données relatives aux accidents dans la banque de données en projet. L'autorité de contrôle doit également disposer des données nécessaires pendant les campagnes BOB afin de pouvoir prendre des mesures adéquates.

Transport aérien – Organe indépendant

Cet organe doit faire respecter son indépendance. Le secrétaire d'État se gardera de prendre clairement position.

Circulation – Contrevenants étrangers

Le Règlement européen en la matière ne réglera pas tout. En avril et mai, un bon accord bilatéral a été conclu avec les autorités françaises, en vertu duquel un certain nombre de banques de données seront adaptées de manière à permettre les échanges de données. Des initiatives similaires seront prises avec les autorités néerlandaises et luxembourgeoises.

Circulation – Ecocombis

Le secrétaire d'État a signé le règlement en vue de lancer le projet pilote à partir du 1^{er} mars 2012. Il poursuivra la politique de son prédécesseur en la matière.

Circulation – Aptitude à la circulation

Le permis de conduire doit être renouvelé tous les dix ans, ne serait-ce que pour actualiser la photo du conducteur. On peut profiter de l'occasion pour accroître la sécurité routière. C'est possible en faisant passer un test oculaire mais également en fournissant des informations au citoyen, par exemple sur les modifications récentes du code de la route ou des panneaux de signalisation. Plusieurs pistes de réflexion sont suivies.

Circulation – Plaque de transit

On a trop peu d'informations sur les personnes qui, après six mois, continuent à rouler avec une telle

Verkeer – Elektronische rijbewijzen

De Raad van State heeft de huidige procedure geschorst. Een nieuwe procedure werd opgestart die tegen eind 2012 moet worden afgerond. Het BIVV heeft een aantal voorstellen om in de ontworpen databank ook gegevens van ongevallen te verzamelen. Ook tijdens BOB-campagnes moet de controlerende overheid over de nodige gegevens beschikken om gepaste maatregelen te kunnen nemen.

Luchtvaart – Onafhankelijk orgaan

Dit orgaan moet zijn onafhankelijkheid afdwingen. De staatssecretaris zal zich op de vlakte houden.

Verkeer – Buitenlandse overtredders

De Europese Verordening in deze zal niet alles oplossen. In april en mei werd een goed bilateraal akkoord met de Franse autoriteiten gesloten, krachtens hetwelk een aantal databanken zullen worden aangepast zodat de gegevens kunnen worden uitgewisseld. Soortgelijke initiatieven zullen worden genomen met de Nederlandse en Luxemburgse autoriteiten.

Verkeer – Ecocombi's

De staatssecretaris heeft het reglement getekend teneinde het proefproject vanaf 1 maart 2012 van start te laten gaan. Het beleid van de vorige staatssecretaris wordt in deze voortgezet.

Verkeer – Rijgeschiktheid

Om de tien jaar moet het rijbewijs worden hernieuwd, al was het maar om de foto van de bestuurder te actualiseren. Van dit momentum kan worden gebruikgemaakt om de verkeersveiligheid te verhogen. Dit kan door het afnemen van een oogtest maar ook door het verstrekken van informatie aan de burger, bijvoorbeeld over recente wijzigingen van de wegcode of aan verkeerstekens. Verschillende denkpistes worden gevolgd.

Verkeer – Transitplaat

Er zijn te weinig gegevens over diegenen die na zes maand nog met een dergelijke plaat blijven rijden. Het

plaque. La proposition est de faire payer ces personnes après six mois. La banque de données des plaques minéralogiques peut se révéler d'une grande utilité en l'occurrence.

Circulation routière – Permis à points

Avant de s'engager plus loin sur cette voie, il faut évaluer la nouvelle politique contre la récidive à l'appui des banques de données actualisées. Si cette stratégie se révèle insuffisante, le secrétaire d'État remettra à l'ordre du jour l'instauration du permis à points.

Circulation routière – Formation à la conduite

Le secrétaire d'État envisage de reprendre la suggestion visant à porter la période de stage de trois mois à un an. Il souligne que les écoles de conduite apportent une plus-value dans ce domaine.

Circulation routière – Excès de vitesse

Les contrôles sont désormais plus efficaces. De plus en plus de radars automatiques sont également installés en Wallonie.

Circulation routière – Éthylotest antidémarrage

Le secrétaire d'État annonce que le premier exemplaire, testé par l'IBSR, sera installé prochainement.

Circulation routière – Banque-carrefour

La banque-carrefour devra être opérationnelle dans le courant de 2012.

Circulation routière – Coût des plaques minéralogiques

Le coût était autrefois de 60 euros. Il a maintenant été relevé de 20 à 30 euros, de manière à couvrir les frais.

Circulation routière – Inspection automobile

Les tarifs ont été simplement indexés.

voorstel is om deze personen na zes maand te laten betalen. De gegevensbank van nummerplaten kan hier een groot hulpmiddel bij zijn.

Verkeer – Rijbewijs met punten

Vooraleer deze weg verder te bewandelen, moet het nieuwe beleid tegen recidive aan de hand van de geactualiseerde databanken worden geëvalueerd. Indien deze aanpak onvoldoende blijkt te zijn, zal de staatssecretaris opnieuw de implementatie van het rijbewijs met punten aan de orde stellen.

Verkeer – Rijopleiding

De staatssecretaris overweegt de suggestie, om de stagetijd op te trekken van drie maand naar één jaar, over te nemen. Hij onderstreept dat de rijsscholen in deze een meerwaarde zijn.

Verkeer – Overdreven snelheid

De controles zijn thans efficiënter. Er worden nu ook in Wallonië meer en meer flitspalen geplaatst.

Verkeer – Alcoholslot

De staatssecretaris kondigt aan dat het eerste exemplaar, getest door het BIVV, eerlang zal worden geïnstalleerd.

Verkeer – Kruispuntbank

De kruispuntbank moet in de loop van 2012 operationeel worden.

Verkeer – Kostprijs nummerplaten

Vroeger was de kostprijs 60 euro. Thans is hij van 20 euro opgetrokken naar 30 euro om kostendekkend te zijn.

Verkeer – Technische keuring

De tarieven zijn alleen maar geïndexeerd.

Transport routier – Lutte contre la fraude

Le secteur agricole tient à mettre fin lui-même aux abus. Il s'impose également d'agir contre le cabotage et l'emploi illégaux dans le secteur du transport. La concurrence déloyale est effectivement aussi néfaste pour la sécurité routière. Seul un échange de données cohérentes permettra de renverser la tendance en la matière.

Transport ferroviaire – Généralités

Le secrétaire d'État a chargé son administration de dresser un tableau synoptique des recommandations de la commission spéciale "Buizingen" afin de déterminer les recommandations qui ont déjà été mises en œuvre, qui sont en cours d'exécution et qui doivent encore être mises en œuvre.

Transport ferroviaire – SSICF et organe d'enquête

Une période transitoire de 18 mois est prévue, au-delà de laquelle les détachements de la SNCB ne seront plus possibles. La nouvelle direction sera nommée sous peu. Les candidats seront contrôlés par le Selor, le bureau de recrutement de l'administration. Le financement sera réglé par voie d'arrêté royal.

Transport ferroviaire – Organe d'enquête

L'organe d'enquête publiera prochainement le rapport Buizingen, dont le projet est actuellement à la traduction.

Transport ferroviaire – RTE (Réseau transeuropéen)

Le secrétaire d'État défendra ardemment la place de Liège dans ce réseau et nouera les contacts nécessaires au cours de la présidence danoise, qui a fait de ce réseau une priorité.

Navigation aérienne – Belgocontrol

La sécurité est essentielle. Il s'agit également de souscrire aux recommandations de KPMG. Toutes les parties — les Régions, Bruxelles-National, les en-route, Belgocontrol même — doivent faire un effort en vue de l'assainissement financier de Belgocontrol.

Wegvervoer – Fraudebestrijding

De landbouwsector wil zelf de misbruiken uit de wereld helpen. Ook moet worden opgetreden tegen illegale cabotage en tewerkstelling in de transportsector. De oneerlijke concurrentie is inderdaad ook nefast voor de verkeersveiligheid. Alleen de consequente uitwisseling van gegevens kan in deze een trendreuk veroorzaken.

Spoorvervoer – Algemeen

De staatssecretaris heeft zijn administratie opdracht gegeven een overzichtstabel op te stellen van de aanbevelingen van de bijzondere commissie "Buizingen" teneinde te kunnen uitmaken welke reeds werden uitgevoerd, welke in uitvoering zijn en welke nog moeten worden uitgevoerd.

Spoorvervoer – DVIS & Onderzoeksorgaan

Er is voorzien in een overgangsperiode van 18 maanden, waarna de detachering vanuit de NMBS niet meer mogelijk zou zijn. De nieuwe directie wordt weldra benoemd. De kandidaten zullen door Selor — het recruitersagentschap van de overheid — worden geselecteerd. Een koninklijk besluit zal de financiering regelen.

Spoorvervoer – Onderzoeksorgaan

Het onderzoeksorgaan zal het rapport-Buizingen, waarvan het ontwerp thans wordt vertaald, weldra openbaar maken.

Spoorvervoer – TEN (Transeuropees Netwerk)

De staatssecretaris zal de plaats van Luik in dit netwerk fel verdedigen en daartoe tijdens het Deens voorzitterschap, dat van dit netwerk een prioriteit heeft gemaakt, de nodige contacten leggen.

Luchtvaart – Belgocontrol

De veiligheid is essentieel. Ook de aanbevelingen van KPMG moeten ter harte worden genomen. Voor de financiële gezondmaking van Belgocontrol moeten alle partijen — de Gewesten, Brussel-Nationaal, de en-route, Belgocontrol zelf — een inspanning doen.

Navigation aérienne – Dirigeants de Belgocontrol

La nomination de nouveaux dirigeants aura lieu dans l'intérêt même de Belgocontrol.

Navigation aérienne – Intégration civil-militaire

L'intégration du contrôle du trafic aérien civil et militaire sera examinée avec le ministre de la Défense.

Navigation aérienne – Avions sans pilote

Des modifications législatives seront nécessaires pour régler cette matière.

Navigation aérienne – Service de médiation Aéroport

L'arrêté royal est en cours de préparation.

Navigation aérienne – FABEC

La suggestion d'adopter une position au niveau du Benelux dans le cadre du FABEC constitue un bon point de départ.

Mobilité durable – Véhicules électriques

Le mot "transversal" signifie que toutes les parties prenantes ont été consultées et qu'aucune nouvelle technologie n'est favorisée au détriment d'une autre. Comme on l'a dit, les différentes technologies sont complémentaires. Le principal problème, pas seulement pour les voitures électriques, mais également pour celles qui fonctionnent au gaz, réside dans l'approvisionnement, qui exige la mise sur pied d'une infrastructure adaptée.

4. — RÉPLIQUES

M. Bert Wollants (N-VA) estime qu'il est positif que les tarifs locaux de navigation aérienne soient revus. Toutefois, l'intervenant a toujours des doutes concernant l'objectif véritable de l'organe indépendant en matière de nuisances sonores. L'intégration avec le contrôle du trafic aérien militaire est déjà à l'ordre du jour depuis neuf ans, sans qu'aucun progrès concret n'ait été réalisé. Les Pays-Bas ont déjà dépassé la Belgique depuis longtemps en la matière. L'intervenant demandera les

Luchtvaart – Top Belgocontrol

De benoeming van een nieuwe top zal gebeuren in het belang van Belgocontrol zelf.

Luchtvaart – Burgerlijk-militaire integratie

De integratie van de burgerlijke luchtverkeersleiding met de militaire zal worden besproken met de minister van Defensie.

Luchtvaart – Onbemande vliegtuigen

Om deze materie te regelen zullen wetswijzigingen noodzakelijk zijn.

Luchtvaart – Ombudsdienst luchthaven

Het koninklijk besluit is in voorbereiding.

Luchtvaart – FABEC

De suggestie om zich als Benelux in het FABEC-verhaal te profileren, is een goed uitgangspunt.

Duurzame mobiliteit – Elektrische voertuigen

"Transversaal" betekent dat alle *stakeholders* in deze werden geraadpleegd en ook dat geen enkele nieuwe technologie ten nadele van een andere wordt voorgetrokken. Het is, zoals gezegd, een en/en-verhaal. Het voornaamste probleem, niet alleen met elektrische wagens, maar ook die welke met gas worden voortgedreven, ligt bij de bevoorrading, die het opzetten van een aangepaste infrastructuur vergt.

4. — REPLIEKEN

De heer Bert Wollants (N-VA) vindt het een positief signaal dat de plaatselijke luchtvaarnavigatietarieven zullen worden herzien. Toch koestert de spreker nog altijd twijfels over het ware doel van het onafhankelijk orgaan inzake geluidshinder. De integratie met de militaire luchtverkeersleiding staat al negen jaar op de agenda zonder dat enige concrete vooruitgang werd geboekt. Nederland heeft België in deze allang voorbijgestoken. De spreker zal de adviezen van Belgocontrol over de

avis de Belgocontrol sur la faisabilité ou non de certaines routes. Belgocontrol doit se positionner au plus vite avec ses collègues néerlandais et luxembourgeois au sein du FABEC. Pour de nombreuses compagnies aériennes, cela inclut même une perspective d'économies, car il coûte moins cher de voler dans les couches supérieures de l'atmosphère. Pour l'assainissement financier de Belgocontrol, il est grand temps d'agir. L'aviation est en effet un moteur économique. Il convient de clarifier les choses concernant la mobilité maritime, y compris la navigation intérieure.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) attend avec intérêt le plan du secrétaire d'État visant à mieux s'attaquer tant à la conduite sous influence qu'à la récidive. Une coopération avec les départements de la Justice et de l'Intérieur est inévitable en la matière. Le projet pilote relatif aux écocombis aura un effet favorable sur la sécurité routière, comme on l'a déjà constaté aux Pays-Bas. L'installation d'alcoollocks se fait attendre parce que les garagistes qui les installent doivent d'abord être agréés. Il convient de mettre sur pied une plate-forme de concertation pour le gaz naturel afin d'identifier et d'éliminer les obstacles légaux. En ce qui concerne les analyses de salive, on attend un arrêté royal. La navigation intérieure relève-t-elle de la compétence du secrétaire d'État ou de celle du ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) souhaiterait savoir quels trajets sont retenus pour la circulation des écocombis. Il demande au secrétaire d'État de s'occuper de toute urgence des recommandations de la commission spéciale "Buizingen" qui n'ont pas encore été mises en oeuvre. La période de transition de 18 mois au SSICF semble beaucoup trop longue à l'intervenant. Dans le cadre du Réseau transeuropéen (RTE), il convient de ne pas perdre de vue la dorsale wallonne. Chez Belgocontrol, on rencontre des problèmes de sécurité particulièrement préoccupants.

M. Tanguy Veys (VB) attend des progrès dans le dossier de l'intégration des services de navigation aérienne civils et militaires. L'intervenant se demande où l'accent sera mis lors des transferts de compétences en matière de circulation. La manière de s'attaquer à la conduite sous influence de drogues semble assez vague à l'intervenant. Il espère que Belgocontrol mettra en oeuvre les recommandations de KPMG.

haalbaarheid of onhaalbaarheid van een aantal routes opvragen. Belgocontrol moet zich binnen FABEC zo snel mogelijk samen met de Nederlandse en Luxemburgse collega's profileren. Voor vele luchtvaartmaatschappijen ligt hier zelfs een kostenbesparend element in besloten aangezien in hogere luchtlagen vliegen kostenbesparend is. Voor de financiële gezondmaking van Belgocontrol is het vijf voor twaalf. De luchtvaart is immers een economische motor. Over maritieme mobiliteit, inclusief de binnenvaart, moet veel meer duidelijkheid worden geschapen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) kijkt uit naar het plan van de staatssecretaris om zowel het rijden onder invloed als recidive beter aan te pakken. Samenwerken met de departementen Justitie en Binnenlandse Zaken is in deze onontbeerlijk. Het proefproject met ecocombi's zal een gunstig effect blijken te hebben op de verkeersveiligheid, zoals dat in Nederland reeds werd geconstateerd. De installatie van alcoholslotsen laat op zich wachten omdat garagehouders die ze installeren eerst erkend moeten worden. Er moet een overlegplatform komen voor aardgas om de wettelijke obstakels te identificeren en uit de weg te ruimen. Voor de speekselanalyse is het wachten op een koninklijk besluit. Behoort de binnenvaart tot de bevoegdheid van de staatssecretaris of tot die van de minister van Economie, Consumenten en Noordzee?

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) wenst te vernemen welke trajecten werden weerhouden om de ecocombi's op te laten rijden. De staatssecretaris wordt dringend verzocht werk te maken van de nog niet uitgevoerde aanbevelingen van de bijzondere commissie "Buizingen". De overgangsperiode van 18 maand bij DVIS lijkt de spreker veel te lang te zijn. In het raam van het Transeuropees Netwerk (TEN) mag de Waalse as ('la dorsale wallonne') niet uit het oog worden verloren. Bij Belgocontrol stellen zich veiligheidsproblemen die de haren ten berge doen rijzen.

De heer Tanguy Veys (VB) verwacht enige vooruitgang in het dossier van de integratie van militaire en burgerlijke luchtverkeersdiensten. De spreker vraagt zich af waar bij de overdrachten van de bevoegdheden inzake verkeer de klemtoon op gelegd zal worden. De aanpak van rijden onder invloed van drugs lijkt de spreker nogal vaag. Hopelijk zal Belgocontrol de aanbevelingen van KPMG implementeren.

D. VOTE SUR L'AVIS

La commission émet, par 10 voix contre une et 2 abstentions, un avis favorable sur cette partie du budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2012.

Le rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

La présidente,

Sabien LAHAYE-BATTHEU

D. STEMMING OVER HET ADVIES

Het advies over dit gedeelte van de uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2012 is gunstig met 10 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

De rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

Sabien LAHAYE-BATTHEU