

PLENUMVERGADERING**SÉANCE PLÉNIÈRE**

van

du

DONDERDAG 07 MEI 2009

JEUDI 07 MAI 2009

Namiddag

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer Patrick Dewael.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering zijn de ministers van de federale regering: mevrouw L. Onkelinx en de heren D. Reynders, P. de Crem en S. Vanackere

De **voorzitter**: Een reeks mededelingen en besluiten moet ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij worden op de website van de Kamer en in de bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen.

Berichten van verhindering

Gezondheidsredenen: Alexandra Colen, Camille Dieu, Daniel Ducarme en Ben Weyts

Met zending buitenslands: Olivier Maingain

Buitenslands: Hendrik Daems en Ludo Van Campenhout

Federale regering

Herman Van Rompuy, eerste minister: Europese Raad (Praag)

Karel de Gucht, vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken: met zending buitenslands

Stefaan de Clerck, minister van Justitie: met zending buitenslands

Vragen**01 Samengevoegde vragen van**

- de heer Koen Bultinck aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de gratis kwaliteitstests van illegale drugs" (nr. P1044)

- de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de gratis kwaliteitstests van illegale drugs" (nr. P1045)

- de heer Thierry Giet aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de gratis kwaliteitstests van illegale drugs" (nr. P1046)

- de heer Flor Van Noppen aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de gratis kwaliteitstests van illegale drugs" (nr. P1047)

01.01 Koen Bultinck (Vlaams Belang): De minister blijkt voorstander te zijn van het gratis testen van de kwaliteit van drugs zoals xtc en cocaïne. Ik vind het nogal merkwaardig dat een minister van Volksgezondheid het signaal geeft dat er niets mis is met druggebruik.

Is dit voorstel binnen de regering overlegd? Hoe denkt de overheid iets wat illegaal en strafbaar is te kunnen organiseren? Hoe kadert dit voorstel in de preventieplannen rond alcohol, tabak en drugs?

01.02 Pierre-Yves Jeholet (MR): Net als tal van andere leden stond ik verstoeld van een aangekondigd proefproject waarbij cocaïne kan worden getest. Destijds heb ik de minister van Volksgezondheid van de Franse Gemeenschap al ondervraagd over tests voor zogenaamde softdrugs, omdat dit soort initiatieven mijns inziens tot een banalisering van het druggebruik leidt.

Werd er in de ministerraad overleg gepleegd over uw aankondiging? Wat bent u concreet van plan? Zowel de jongeren als de gezinnen hebben die boodschap bijzonder kwalijk opgenomen.

01.03 Thierry Giet (PS): Gelet op de overreactie van minister Michel zouden we ons moeten afvragen of tijdens een verkiezingscampagne werkelijk alles toegelaten is. De kwaliteitstests van illegale drugs vormen een onderdeel van het federaal drugsplan, dat tussen 1999 en 2003 uitgewerkt werd. Daarnaast hebben parlementsleden van cdH, Open Vld en MR daarover een voorstel van resolutie bij de Senaat ingediend. Ten slotte is dat idee ook terug te vinden in het MR-drugsplan, waarin op bladzijde twee wordt voorgesteld om in de buurt van megadancings partydrugs te laten testen.

Wat heeft men u precies gevraagd? Hoe staat de regering in haar geheel tegenover die problematiek?

01.04 Flor Van Noppen (N-VA): Het meeste is gezegd door mijn collega's. De minister blijkt het voorstel genegen te zijn en wil het bespreken met de gemeenschapsregeringen. De Gemeenschappen doen alle moeite van de wereld om drugs uit de maatschappij te bannen, maar door kwaliteitstests aan dancings uit te voeren, zal de indruk worden gecreëerd dat drugs geregulariseerd worden.

Heeft de minister al een concreet plan? Wat is de inhoud? Is hierover al overlegd binnen de regering? Wat was het resultaat?

01.05 Minister Laurette Onkelinx (Frans): Alle mogelijke middelen moeten worden ingezet in de strijd tegen drugs: preventie, hulpverlening, dialoog, geneeskundige verzorging en de gerechtelijke weg. Dat is mijn vaste overtuiging. Ik was dan ook met verstomming geslagen toen ik een collega dit thema hoorde aansnijden, waarbij hij inspeelde op de angstgevoelens van de mensen en bovendien ook nogal kort door de bocht ging. Alle Franstalige partijen hebben het testen van partydrugs al lang geleden aanvaard. De MR diende daarover in 2001 al resoluties in, toen Charles Michel nog woordvoerder was van de partij. Moge dit een les zijn! Een zo belangrijk dossier mag niet op de helling worden gezet uit electoralisme.

Wat zijn de feiten? In 2002 besliste de Franse Gemeenschap de vzw Modus Vivendi te ondersteunen voor het testen van partypillen. Destijds werd de vraag overgezonden aan de Cel Gezondheidsbeleid Drugs, waarin alle ministers van Volksgezondheid zitting hebben. De cel reageerde positief, op voorwaarde dat een en ander in een globale aanpak zou worden ingepast.

In 2005 gaf mijn voorganger Modus Vivendi toestemming om drugs naar onderzoekslaboratoria te sturen voor analyse, op voorwaarde dat het om een tijdelijke maatregel zou gaan en dat er een externe toetsing zou volgen door de Université libre de Bruxelles. Vergelijkbare experimenten worden sinds tien à vijftien jaar uitgevoerd in de meeste Europese landen.

Tussen 2005 en 2006 werden er 200 tests uitgevoerd. Dankzij die tests konden er nieuwe synthetische drugs worden opgespoord en kon het waarschuwingssysteem worden geactiveerd. Tevens konden bepaalde gebruikers die buiten de mazen van het klassieke preventienet vallen, worden bereikt. Driekwart van de gebruikers hebben de test als een alarmsignaal beschouwd.

(Nederlands) In een brief van februari 2009 vraagt de Vereniging voor Alcohol- en andere Drugproblemen mij om bepaalde artsen de toestemming te verlenen om in het kader van het proefproject drugs te testen. Ik heb de vraag naar de Cel Gezondheidsbeleid Drugs gestuurd om een analyse te maken. Op dit ogenblik heb ik dus geen beslissing genomen.

Ik ben geen grote voorstander van *pill testing*. Als minister van Volksgezondheid wil ik echter niet zomaar zonder analyse een initiatief weigeren dat als doelstelling heeft de hoeveelheid versneden drugs te verminderen. Deze drugs circuleren op festivals waar de verleiding groot kan zijn voor occasionele gebruikers, in het bijzonder jongeren.

(Frans) Het dossier moest op 19 mei ter bespreking aan de Cel Gezondheidsbeleid Drugs bezorgd worden, maar aangezien het dossier in deze verkiezingsperiode kennelijk niet op een serene manier kan worden behandeld, heb ik gevraagd om het niet op die datum te bespreken.

01.06 Koen Bultinck (Vlaams Belang): Dit omstandig antwoord schenkt mijn fractie geen voldoening. De minister laveert, omdat ze beseft dat ze in een moeilijke positie verkeert. Er is nog geen beslissing, want

zoals in alle dossiers bestaat er ook hier politiek grote verdeeldheid.

De minister geeft geen antwoord op mijn vraag hoe ze iets zal organiseren wat pertinent illegaal en strafbaar is. Evenmin zegt de minister hoe ze dit inpast in de preventie inzake drugs-, alcohol- en tabaksgebruik.

Tijdens de vorige regeerperiode waren er de heroïne-experimenten in Luik. Met CD&V aan het roer begeeft men zich verder op het hellend vlak, waarbij men het signaal geeft aan de jonge mensen dat drugsgebruik geen kwaad kan. Wij blijven erbij: "Drugs? Neen, bedankt!".

01.07 Pierre-Yves Jeholet (MR): In 2004-2005 heb ik mevrouw Fonck hierover al ondervraagd als lid van het parlement van de Franse Gemeenschap, om mijn verontwaardiging kenbaar te maken over de foute boodschap die aan de jongeren wordt gegeven.

Het testen van synthetische drugs is niets nieuws, maar in verband met harddrugs zoals cocaïne moet er ook gepraat worden over het witwassen van met drugshandel verdiend geld.

Ik neem er nota van dat de minister afziet van een beslissing over deze problematiek.

01.08 Thierry Giet (PS): Ik dank de minister dat ze het probleem opnieuw heeft gesitueerd in de globale context van de volksgezondheid en de drugsbestrijding. Het is inderdaad verstandig dat dit dossier pas na de verkiezingen besproken wordt, want op dit ogenblik kan er inderdaad niet voor een sereen debat worden gezorgd, dat is net nog maar eens gebleken.

01.09 Flor Van Noppen (N-VA): Door drugs te laten testen op hun kwaliteit geeft men toch de indruk dat drugsgebruik veiliger wordt. Terwijl de Gemeenschappen hun best doen om door preventie het gebruik van drugs en het aantal drugsdoden te verminderen, doorkruist de federale overheid dat beleid door drugsgebruik te promoten.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Mia De Schamphelaere aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over "de Koninklijke Munt van België" (nr. P1043)

02.01 Mia De Schamphelaere (CD&V): De minister lanceerde onlangs het voorstel om de Koninklijke Munt te sluiten vanaf januari 2010. Dit voorstel wordt nu besproken in werkgroepen. Vorig jaar sloeg deze instelling nog 140 miljoen muntstukken. Het verzet tegen een eventuele sluiting groeit, van hogerhand en bij de 83 personeelsleden.

Gaat de minister door met zijn voornemen? Ervaart de minister enige druk?

02.02 Minister Didier Reynders (Nederlands): We hebben een audit gevraagd en ontvangen van PricewaterhouseCoopers in mei 2008. Het onderwerp van die audit was niet de sluiting van de Koninklijke Munt, maar de sluiting van de productieactiviteit voor de muntstukken. Einde 2008 heb ik de regering geïnformeerd.

Nu hebben we aanvullende informatie gevraagd. Sedert begin dit jaar hebben we vier voorstellen van samenwerking tussen de Koninklijke Munt en verschillende binnen- en buitenlandse firma's om de productie voort te zetten. In maart 2009 heb ik een eerste nota gekregen van de Koninklijke Munt. We zullen deze nota onderzoeken.

Er is dus nog geen beslissing genomen over de toekomst van de Koninklijke Munt. Indien mogelijk zullen we misschien verder gaan met de productieactiviteit. Er is geen sprake van sluiting van de Koninklijke Munt zelf.

02.03 Mia De Schamphelaere (CD&V): De minister gaat voort met zijn uw voornemen om de activiteiten

van de Koninklijke Munt, het slaan van munten, zo efficiënt mogelijk te beheren en dus mogelijk ook uit te besteden.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Renaat Landuyt aan de minister van Justitie over "de houding van het Brusselse parket ten aanzien van de strafuitvoering" (nr. P1048)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Justitie over "de houding van het Brusselse parket ten aanzien van de strafuitvoering" (nr. P1049)

03.01 Renaat Landuyt (sp.a): Ik beklaag de minister een beetje omdat hij vandaag zijn collega van Justitie moet vervangen. Deze zaak is een van de vele blunders van het jaar.

In 2007 is iemand veroordeeld tot vier jaar effectieve gevangenisstraf voor feiten van vóór 2002. De veroordeling ging over pedofilie. De betrokkene loopt nog altijd vrij rond en onderhoudt websites waarop hij schamper doet over zijn veroordeling en pedofilie eigenlijk verder verdedigt. De bevolking vraagt zich af hoe dit kan.

In *De Morgen* zegt de advocaat van de betrokkene dat het alvast niets te maken heeft met de overbevolking in de gevangenissen. De administratie van het Gevangeniswezen zegt dat ze geen opdracht heeft gekregen om die man op te pakken. Jos Colpin zegt dat de administratie wel degelijk die beslissing moet nemen, want de straf is ten uitvoer gelegd.

Bestaan er algemene richtlijnen voor de aanpak van mensen die tot zware straffen veroordeeld worden wegens pedofilie? Na de Dutroux-periode werden duidelijke afspraken gemaakt. Bestaan die nog? Zijn die al vernieuwd? Nam het ministerie een initiatief om die persoon te laten oppakken?

03.02 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Wat de reciverende pedofiel betreft, is er sprake van een ongelooflijk staaltje van paraplupolitiek, vermits de krant *De Morgen* bericht over wederzijdse verwijten tussen het parket en de administratie Gevangeniswezen. Niet alleen ontloopt de betrokkene tot nu toe zijn straf, hij blijft ook nog eens zijn vunzigheden ventileren op zijn weblogs.

Geniet deze man een of ander gunstregime? Hoe zal de minister daar een eind aan maken?

Wat de beschieting van lijnbussen in Dilbeek betreft, werden de twee meerderjarige allochtone daders gearresteerd, maar vervolgens laat men ze onmiddellijk vrij, in plaats van eindelijk eens een voorbeeld te stellen in het verhaal van de geweldplegingen tegen buschauffeurs en het bekogelen van bussen in Brussel. Als de betrokkenen de schade vergoeden, ontlopen ze zelfs de rechtbank! Is men nu werkelijk op zijn hoofd gevallen bij het parket van Brussel?

03.03 Minister Steven Vanackere, namens de heer Stefaan De Clerck, minister (*Nederlands*): De tenuitvoerlegging van veroordelingen geschiedt op bevel van het openbaar ministerie. Behalve bij veroordelingen met onmiddellijke aanhouding stuurt het parket de veroordeelde een gevangenisbriefje waarmee hij zich binnen de vijf werkdagen moet aanmelden in de gevangenis. Doet hij dat niet, dan wordt hij geseind en volgt een vattingsbevel. In bepaalde gevallen kan het parket beslissen om te wachten met de tenuitvoerlegging. In dit geval liet het parket-generaal weten dat de betrokkene in augustus 2008 een genadeverzoek heeft ingediend, dat nog steeds in behandeling is, hoewel dit op zich geen beletsel vormt voor de strafuitvoering.

Noch de parketten, noch het gevangeniswezen beschikken over cijfers die een volledig beeld geven van het aantal gevangenisstraffen dat nog ten uitvoer moet worden gelegd. Er is in elk geval geen wachtlijst.

Gevangenisstraffen van meer dan drie jaar worden onmiddellijk ten uitvoer gelegd, terwijl men voor kortere straffen kan beslissen tot een opschorting, eventueel in afwachting van elektronisch toezicht. Een en ander betekent niet dat de betrokkene zijn straf ook zal ontlopen. Het openbaar ministerie beslist over het tijdstip

van de tenuitvoerlegging.

De heer Laeremans heeft in zijn vraag gesproken over de aanvallen op buschauffeurs, terwijl het hier ging om de beschieting van twee lege, geparkeerde bussen bij nacht. Men mag van deze verschillende incidenten geen amalgaam maken. Er sneuvelden zes ruiten van de ene bus en zeven ruiten van de andere, er was niemand in de onmiddellijke omgeving en het incident deed zich voor om 03.57 uur 's nachts. Twee aangehouden daders hebben snel nadien spontane bekentenissen afgelegd: naar eigen zeggen hadden ze gehandeld omwille van een goede vriend die ze hadden verloren bij een verkeersongeval waarbij een bus van De Lijn was betrokken. De betrokkenen waren gerechtelijk niet bekend en verklaarden tijdens het verhoor dat ze hun verantwoordelijkheid wensten op te nemen en de schade zouden vergoeden. Daarom werd onmiddellijk een procedure van strafbemiddeling opgestart, wat nog diezelfde dag werd gemeld aan De Lijn. Vergoeden de twee betrokkenen de schade niet, dan biedt de wet de mogelijkheid om het dossier alsnog voor de rechtbank te brengen, iets wat hen ook is meegedeeld.

De procureur des Konings meent dan ook dat hij correct en afgewogen heeft gehandeld.

De minister van Justitie wijst er ten slotte op dat de samenwerking tussen de politie en het parket in de Zone Zuid uitstekend is, met bijkomende steun van de Zone Zuid in de omgeving van het Zuidstation. Ook wordt de jeugdcriminaliteit in het Huizingen Park strenger opgevolgd door de politiediensten.

03.04 Renaat Landuyt (sp.a): Het parket van Brussel zou toch eindelijk eens moeten beseffen dat er wel degelijk een probleem is met de bussen en in Anderlecht. Ik vind het bizar dat dergelijke misdrijven worden geminimaliseerd op grond van het feit dat er werd geschoten op lege bussen en er dus geen bedreiging was van een buschauffeur. De minister van Justitie kan samen met ons alleen maar vaststellen dat het openbaar ministerie in Brussel qua strafvervolgung een vreemde politiek volgt.

Inzake de strafuitvoering heeft hij echter meer te zeggen en toch laat hij hier slechts antwoorden dat werd vastgesteld dat een genadeverzoek werd ingesteld, waarna een theoretische uiteenzetting volgt over de procedure van strafvervolgung. Hij heeft de bevoegdheid om het parket aan te manen zijn werk te doen.

03.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Op dit laatste punt heeft mijn collega volledig gelijk. Het gaat inderdaad om paraplu-politiek van de twee diensten, en hoewel ik dit niet zo heb begrepen uit het antwoord, moet de minister er voor zorgen dat deze man snel wordt opgesloten.

Inzake de bussen krijg ik het verwijt dat ik een amalgaam maak van het beschieten van lege bussen, volle bussen en bloempotten. Nochtans werd de dag na de gebeurtenissen in Dilbeek een rijdende bus in Machelen, waarop even voordien nog kinderen zaten, beschoten met een luchtdrukgeweer. Met zijn lakse houding werkt het parket dergelijke criminaliteit dus alleen maar in de hand en bevordert het de misdaad in Brussel.

Ik blijf er bij dat er een ernstig probleem is inzake het Brusselse parket, dat eigenlijk slecht wordt geleid en dat zich beter niet meer zou inlaten met wat er gebeurt in Halle-Vilvoorde. Heel dit dossier is dan ook een zoveelste pleidooi voor de snelle splitsing van het gerechtelijk arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Marie-Christine Marghem aan de minister van Justitie over "de schadeloosstelling van de slachtoffers van Gellingen" (nr. P1050)

04.01 Marie-Christine Marghem (MR): Bevestigt u dat er een voorstel voor een akkoord met betrekking tot de schadeloosstelling van de slachtoffers van Gellingen goedgekeurd werd? Vooraleer u mij antwoordt, wil ik benadrukken dat het belangrijk is de criteria aan te geven waarop het akkoord stoelt.

04.02 Minister Steven Vanackere, namens minister Stefaan De Clerck (*Frans*): Er werd inderdaad een

akkoord gesloten. Assuralia, de Belgische beroepsvereniging voor verzekeringsondernemingen, heeft hierover een persconferentie belegd in de loop van volgende week. Meer informatie heb ik spijtig genoeg niet.

04.03 Marie-Christine Marghem (MR): Als de minister van Justitie hier was geweest, had ik vast en zeker bijkomende informatie gekregen. Het is betreurenswaardig dat men een en ander aankondigt in de pers en vervolgens laat weten dat de concrete details pas over acht dagen worden bekendgemaakt. Daarnaast zou het niet betamelijk zijn schadevergoedingen voor te stellen die niet met de rechtspraak in dergelijke zaken stroken.

Ik verzoek de verzekeraars en de minister om eerlang concrete informatie te verschaffen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Hans Bonte aan de eerste minister over "de faillissementen" (nr. P1051)

05.01 Hans Bonte (sp.a): In april waren er weer 804 faillissementen in ons land en dat maakt een totaal van 3.374 sinds 1 januari 2009. Daarbij gingen 8.846 jobs definitief verloren. De regering grijpt echter niet in om de discriminatie te stoppen tussen werknemers die werkloos werden door een herstructurering en deze die werkloos werden door een faillissement. Sinds de crisismaatregelen kost de laatste groep de werkgevers immers per trimester 1.000 euro meer aan sociale zekerheidsbijdragen, zodat zij moeilijker weer aan werk geraken. Waarom doet de regering niets om die discriminatie te verhelpen?

05.02 Minister Joëlle Milquet (Nederlands): Op 20 april 2009 diende ik een nota en een wetsontwerp in bij de Ministerraad. Het betrof voorstellen tot crisismaatregelen om ontslagen te vermijden en voorstellen met betrekking tot de werknemers die werkloos worden na een faillissement. Er werden drie maatregelen goedgekeurd inzake economische werkloosheid. Aangezien het aantal faillissementen blijft stijgen, moet de regering echter ook mijn andere voorstellen nader bekijken. Wij willen de al getroffen crisismaatregelen immers uitbreiden tot werknemers die werkloos worden na een faillissement. Ook zij zouden recht moeten hebben op bijkomende begeleiding om snel weer werk te vinden. Dat betekent dat ook zij een herstructureringskaart zouden moeten krijgen en dat de curatoren van het faillissement een tewerkstellingscel zouden moeten oprichten. Daarover moet worden overlegd met de minister van Justitie. Volgende maandag zal ik verschillende wetsontwerpen bij de regering indienen en ik hoop dat zij vlug een beslissing neemt.

05.03 Hans Bonte (sp.a): Ondertussen neemt de discriminatie van maand tot maand toe. Misschien is er een gerechtelijke veroordeling nodig om de regering wakker te schudden? Ik hoop dat er snel een oplossing komt.

Het incident is gesloten.

Buitenlandse delegatie

De **voorzitter**: Ik wil Zijne Excellentie de heer Abbas Bonfoh, voorzitter van de Nationale Assemblée van de Republiek Togo, hartelijk welkom heten op de tribune. (*Applaus op alle banken*)

Vragen (Voortzetting)

06 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van KMO's, Zelfstandigen, Landbouw en Wetenschapsbeleid over "de invoer van Amerikaans rundvlees" (nr. P1052)

06.01 Josy Arens (cdH): Woensdag kondigden de Verenigde Staten en de Europese Unie aan dat ze een akkoord hebben ondertekend om hun meningsverschil met betrekking tot de vermarkting van Amerikaans rundvlees in Europa te regelen. Krachtens dat akkoord zal de Europese Unie de invoer van kwaliteitsrundvlees van dieren die niet met groeihormonen werden behandeld, moeten toestaan. Tijdens de eerste drie jaar zou er 20.000 ton vlees worden ingevoerd, en vanaf het vierde jaar tot 45.000 ton. Zal het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen de kwaliteit van het Amerikaanse rundvlees controleren? Hoe zal het daarbij te werk gaan en over welke middelen beschikt het?

Zijn de gezondheidsnormen in de Verenigde Staten vergelijkbaar met de Belgische?
Welke economische gevolgen zal dat akkoord hebben voor de Belgische rundvleesmarkt?

06.02 Minister **Sabine Laruelle** (*Frans*): Er zullen twee soorten controles worden uitgevoerd. Een eerste controle vindt plaats aan de grens, wanneer het vlees in Europa wordt ingevoerd. Het FAVV zal worden belast met de controle op het in België ingevoerde vlees, op basis van documenten en analyses.

Een tweede controle zal worden uitgevoerd door het Voedsel- en Veterinair Bureau van de Europese Unie, dat regelmatig naar de Verenigde Staten zal gaan om er onder meer de productie- en slachtmethoden te analyseren en te controleren.

Het gaat om in de Verenigde Staten geproduceerd rundvlees, maar zonder hormonen. De Verenigde Staten zullen moeten zorgen voor een volledige traceerbaarheid van de productieketen.

De door u aangehaalde cijfers zijn maximumcijfers voor de hele Europese Unie. Ik weet niet of er in de VS voldoende hormonenvrije runderen zullen worden gekweekt om export mogelijk te maken. In België wordt vooral rundvlees van het Belgische wit-blauwe ras gegeten.

06.03 **Josy Arens** (cdH): Samengevat zullen voor dit ingevoerde vlees dus dezelfde normen gelden als in België: controles bij de invoer en ter plaatse in Amerika.
Zouden we Amerika er niet toe moeten aanzetten om hormoonvlees te produceren?

06.04 Minister **Sabine Laruelle** (*Frans*): Wanneer het de bedoeling is dat het niet bij ons wordt ingevoerd: ja!

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Philippe Henry aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de toegang tot kredietverstrekking voor kmo's" (nr. P1053)**

07.01 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Als gevolg van de financiële crisis vreest men dat de ondernemingen moeilijker krediet zullen kunnen krijgen. Tot op heden hebben de regering en de banken veeleer geruststellende taal gesproken: zij zeggen dat er op dat vlak geen enkel probleem is.

KeFiK, het Kenniscentrum voor Financiering van KMO, komt echter tot veel pessimistischere conclusies: in theorie mag er dan wel geen sprake zijn van een *credit crunch*, in de praktijk is de kredietverlening veel logger geworden, worden er meer informatie en waarborgen gevraagd en worden er zeer hoge tarieven gehanteerd. Sinds december worden er veel minder kredieten toegekend aan kmo's.

Hoe luidt de analyse van de regering? Welke contacten werden er al gelegd? Welke maatregelen zal u treffen om de koudwatervrees bij de banken, die de kredietverstrekking aan de kmo's daardoor verder zouden beperken, weg te nemen? Ik herinner eraan dat de banken veel staatssteun hebben ontvangen en dat ze bijgevolg wel iets mogen terugdoen voor onze economie. De Staat heeft bij de banken overheidsbestuurders aangesteld. Wat onderneemt de regering op dat vlak?

07.02 Minister **Sabine Laruelle** (*Frans*): Ik heb het KeFiK zelf gevraagd de evolutie van de kredietverstrekking aan de kmo's op de voet te volgen. Het Centrum moet met behulp van een barometer de toegang van de kmo's tot bankkredieten meten, opdat bepaalde maatregelen aangepast kunnen worden. De barometer van maart 2009 is inderdaad tot een dieptepunt gedaald. Dat werd evenwel nog niet gestaafd door de macro-economische analyses van de Nationale Bank.
We stellen vast dat er minder krediet wordt verstrekt aan de kmo's. Daar zijn twee mogelijke verklaringen voor: ofwel is er sprake van een heuse *credit crunch*, ofwel stellen de kmo's hun investeringen om conjuncturele redenen uit. We zullen beide mogelijkheden moeten afwegen.

In tegenstelling tot wat u beweert, heb ik niet op de barometer van maart 2009 gewacht om maatregelen te treffen. Zo werden er al drie maatregelen genomen via het Participatiefonds.

Ten eerste is er Initio, een nieuw product waarmee kmo's hun steunaanvragen kunnen indienen bij het Fonds

en vervolgens bij hun bank kunnen aankloppen, om te voorkomen dat de banken te snel nul op het rekest geven. Dat product heeft veel succes.

Het tweede product is CashEO, waarmee de kmo's een voorschot ten belope van 80 procent kunnen krijgen op de uitstaande schuldvorderingen bij overheidsinstellingen.

Een derde maatregel bestaat erin een kredietbemiddelaar voor de kmo's aan te stellen.

Ik zal het Parlement meer informatie verschaffen zodra ik de verslagen betreffende Initio, CashEO en de kredietbemiddelaar in mijn bezit heb.

07.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Ik heb niet gezegd dat er niets werd ondernomen, maar wel dat er veeleer geruststellende taal werd gesproken.

Het gaat niet enkel om de aanwending van de kredieten: in het rapport van het KefiK wordt ook gewezen op een probleem van toegang tot het krediet en het is op dat vlak dat we resultaten willen bereiken. Indien men de door het KefiK aangehaalde criteria had toegepast ten aanzien van de banken, dan zouden we wellicht niet in de huidige situatie verkeren.

De kmo's zijn uiterst belangrijk voor onze economie en voor de werkgelegenheid. Dat lijkt me een essentieel gegeven in de huidige crisissituatie.

Er zijn wel degelijk alarmsignalen. We verwachten van de regering dat ze actie onderneemt. Voor het overige wachten we op uw verdere uitleg.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer **Bruno Stevenheydens** aan de minister van Landsverdediging over "de acties van de Belgische F-16's in Afghanistan" (nr. P1054)

- de heer **Wouter De Vriendt** aan de minister van Landsverdediging over "de acties van de Belgische F-16's in Afghanistan" (nr. P1055)

- de heer **Dirk Van der Maelen** aan de minister van Landsverdediging over "de acties van de Belgische F-16's in Afghanistan" (nr. P1056)

08.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): In de Britse pers lazen we dat onze F-16's in Afghanistan hebben deelgenomen aan een actie tegen terroristen van de Taliban, van wie er twee werden gedood.

Vanochtend kregen we daar achter gesloten deuren de nodige uitleg over in de bijzondere commissie voor de Opvolging van Buitenlandse Operaties. Vanochtend las ik dat de heer Van der Maelen de minister beschuldigt van de intentie om over dit incident te zwijgen, maar wij hebben de informatie dus wel degelijk gekregen. Misschien probeert de heer Van der Maelen te verbergen dat zijn partij in de vorige regering de operaties in Afghanistan mee heeft goedgekeurd?

Communiceren alle deelnemers aan ISAF-operaties op dezelfde manier of wordt er verschillend gecommuniceerd?

08.02 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): Op 30 april nam een Belgische F-16 deel aan een actie in Afghanistan waarbij een aantal Talibanstrijders werden uitgeschakeld. We wisten al dat onze regering besliste om met F-16's deel te nemen aan verkenningsoverdrachten en luchtbombardementen.

Vanmorgen was er inderdaad een vergadering achter gesloten deuren van de bijzondere commissie voor de Opvolging van Buitenlandse Operaties. Ik ben het er niet mee eens dat deze informatie geheim moet zijn en ik vind dat de publieke opinie het recht heeft op transparantie en correcte informatie. Vorige week bleek al dat dat geen vanzelfsprekendheid is voor de minister. Hij verklaarde herhaaldelijk dat Belgische militairen nooit zouden deelnemen aan grondoperaties in Afghanistan, terwijl dat nu wel het geval is.

Bij een luchtbombardement door Amerikaanse gevechtsvliegtuigen in Afghanistan zijn er onlangs honderden onschuldige doden gevallen. De minister is er trots op dat ons land binnenkort een vierde van het totale aantal jachtvliegtuigen in Afghanistan zal leveren. Daarmee neemt echter ook het risico toe dat wij

meewerken aan acties waarbij burgerslachtoffers vallen. Hoe verantwoordt de minister dat?

08.03 Dirk Van der Maelen (sp.a): Sinds het aantreden van minister De Crem hebben de meerderheidspartijen hun steun verleend aan een versterking van de Belgische aanwezigheid in Afghanistan. Het aantal militairen werd verhoogd van 250 naar 610, binnenkort zullen er zes bijkomende F-16's worden ingezet en het budget werd verhoogd van 20 naar bijna 50 miljoen euro. Dat is een politieke keuze, waarmee onze partij het duidelijk niet eens is.

Wat mij stoort is dat de minister zeer vaag blijft over wat onze militairen in Afghanistan doen. Dit is zijn geheime oorlog. Op 6 oktober en 26 december zei de minister dat de Belgische militairen geen patrouilles zouden uitvoeren. Via de pers vernamen wij dat het toch gebeurt.

De **voorzitter**: Ik vraag de heer Van der Maelen om de spreektijd te respecteren.

08.04 Dirk Van der Maelen (sp.a): Wij hebben in deze Kamer nog geen echt plenair debat over deze kwestie mogen voeren. Ik vind deze materie nochtans belangrijk genoeg.

De **voorzitter**: Vandaag staat er geen debat op de agenda.

08.05 Dirk Van der Maelen (sp.a): Ook onze vliegtuigen voeren operaties uit in Afghanistan en de minister zwijgt over het aantal vliegtuigen en de gevolgen van hun acties. Wij hebben de Britse pers nodig om te vernemen wat daar gebeurt.

Is de Kamer het ermee eens dat er mist blijft hangen over de operaties in Afghanistan? Zal de Kamer aan de minister vragen om op te houden met vergaderingen achter gesloten deuren en daar dan informatie te verstrekken die net zo goed openbaar kan worden gemaakt?

De **voorzitter**: Hiermee is uw spreektijd ruimschoots overschreden.

08.06 Minister Pieter De Crem (Nederlands): De inzet van onze F-16's in de provincie Helmand gebeurde volledig binnen het mandaat van de ISAF en volledig conform de beslissing van de Ministerraad. Onze Red Card Holder bevestigt het operatieverslag, dat ik vanochtend voor de bijzondere commissie voor de Opvolging van Buitenlandse Operaties heb toegelicht. Hieruit blijkt duidelijk dat de inzetregels volledig werden gerespecteerd.

Het optreden van onze piloten getuigt van een groot professionalisme, onderscheidingsvermogen en respect voor de regels. De piloten beslisten om het boordkanon te gebruiken, waardoor collaterale schade werd vermeden. Twee bommenleggers werden geneutraliseerd en twee anderen zijn gevlucht. Ik heb hierover in de bijzondere commissie vanochtend alle beschikbare geclassificeerde informatie vrijgegeven. Ik roep de vraagstellers op om dat toe te geven.

De statistische gegevens over het aantal opdrachten en de gebruikte munitie gaf ik vorige week al in diezelfde opvolgingscommissie. Het was mijn intentie om de gegevens over het optreden van 30 april vanochtend aan de commissie mee te delen en zo is dat ook gebeurd.

08.07 Bruno Stevenhuydens (Vlaams Belang): We hebben twee weken geleden vragen gesteld aan de premier over het gebrek aan informatie over de operatie in Afganistan. We hebben snel goede antwoorden gekregen. Ik begrijp ook dat een deel van die informatie maar achter gesloten deuren wordt vrijgegeven.

Ik begrijp niet dat de sp.a zo op de man speelt. Dacht men daar dat onze soldaten als misdienaars naar Afghanistan werden gestuurd? Ik hoop alleszins dat we goed geïnformeerd zullen blijven.

08.08 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): De uitspraken van de heer Stevenhuydens zijn een parlementslid onwaardig. Informatie over onze militaire operatie in Afghanistan hoort niet achter gesloten deuren. Ik verwacht visie van de minister op de te volgen strategie in Afghanistan, maar hij beperkt zich tot meer soldaten en meer vliegtuigen.

08.09 Dirk Van der Maelen (sp.a): Ik wil de meerderheid waarschuwen om minister De Crem niet te volgen. Hij wil ons land op een sluipende manier meesleuren in de oorlog in Afghanistan en verbergt zijn intenties achter geheimhouding. Hij heeft in het openbaar gezegd dat onze soldaten niet op patrouille zouden gaan en ze doen het wel. Buitenlandse kranten staan vol over de acties van hun soldaten in Afghanistan. Waarom kan dat hier niet?

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de eerste minister over "de strijd van België tegen moedersterfte" (nr. P1057)

09.01 Hilde Vautmans (Open Vld): Ik had eigenlijk van de premier willen horen of hij het eens is met onze parlementaire actie van vandaag, de actie Moedernacht, die kadert in de Millenniumdoelstellingen.

Op Moederdag herdenken we ook die vrouwen die een bevalling of een zwangerschap niet overleven. Dat zijn er veel, één per minuut zelfs. De meesten hadden met eenvoudige middelen geholpen kunnen worden. Over dit onderwerp hebben we al een beleidsnota gemaakt, resoluties goedgekeurd en vragen gesteld.

Ondersteunt de regering onze actie? Besteedt ze aandacht aan dit probleem? Wat zijn onze vorderingen in de partnerlanden om moedersterfte te bestrijden? Zal de minister in zijn internationale contacten hameren op de noodzakelijke seksuele en reproductieve rechten van vrouwen?

09.02 Minister Charles Michel (Nederlands): Uiteraard vinden wij deze problematiek erg belangrijk. De strijd tegen de moedersterfte maakt deel uit van het algemene gezondheidsbeleid van de Belgische ontwikkelingssamenwerking. De hoofdoorzaak van moedersterfte ligt immers in de geografische, financiële en culturele ontoegankelijkheid van gezondheidszorg.

De gezondheidszorg, met inbegrip van de seksuele en reproductieve gezondheid, behoort in meer dan de helft van onze partnerlanden tot de prioritaire interventiesectoren. België zal in de partnerlanden blijven pleiten voor een betere integratie van de seksuele en de reproductieve gezondheidszorg in de gezondheidssystemen. Een vierde van onze uitgaven gaat naar dit aspect van de gezondheidszorg.

De regering steunt het gevecht om meer aandacht voor de gezondheidszorg en in het bijzonder om de reproductieve rechten.

09.03 Hilde Vautmans (Open Vld): Ik ben blij met die steun. De actieve parlementaire werkgroep, met leden uit alle partijen, zal de strijd verder zetten. Ik hoop dat we in Moedernacht even stilstaan bij al die vrouwen die leven geven en dat zelf niet overleven. Ik hoop dat er genoeg middelen gaan naar dit deel van de gezondheidszorg en ook naar de verspreiding van anticonceptie.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **Xavier Baeselen** aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de geldigheidsduur van elektronische identiteitskaarten" (nr. P1058)

- de heer **Roel Deseyn** aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de geldigheidsduur van elektronische identiteitskaarten" (nr. P1059)

10.01 Xavier Baeselen (MR): Naar verluidt hebt u aangekondigd dat de geldigheidsduur van de elektronische identiteitskaarten van vijf op tien jaar zal worden gebracht, wat de gemeenten werk en de burgers geld zal besparen. Zal u tevens de verplichting om de elektronische identiteitskaart te vernieuwen afschaffen voor personen boven de 75 jaar?

Bent u ten slotte voornemens de burgers te informeren over de mogelijke toepassingen van de eID waarmee het grote publiek nog niet bekend is?

10.02 Roel Deseyn (CD&V): Over enkele maanden heeft iedereen ouder dan twaalf een elektronische identiteitskaart. Enkele dagen geleden deelde de minister plotseling mee dat de kaart geen vijf, maar tien jaar

geldig zal zijn. Dat is vreemd, want op de chip staat een vervaldatum geprogrammeerd. Ook de rest van de inhoud van de chip is maar operationeel voor vijf jaar. Als de kaart langer moet dienen, dan moet de architectuur ervan worden aangepast en dat zal geld kosten.

Bovendien is tien jaar een eeuwigheid in de informaticawereld en met het oog op de beveiliging is het voor een dergelijk hoogtechnologische kaart onverantwoord ze zo lang te laten meegaan. Daarbij komt nog slijtage. Er zijn nu al mensen die niet op het vliegtuig mogen omdat hun chip niet werkt.

Klopt het dat de kaart tien jaar geldig zal blijven? Wat met de veiligheidssloten op de kaart? Zal er een nieuw soort chipkaart ontwikkeld worden en hoeveel zal dat kosten? Heeft de minister hierover overlegd met de minister van Economie? Hoe ver staat het met de nieuwe applicaties die de minister had aangekondigd?

10.03 Minister **Guido De Padt** (*Nederlands*): Aan de geldigheidsduur van de identiteitskaarten in omloop zal niets veranderen. Het zijn de kaarten die na 1 januari 2010 worden uitgereikt, die tien jaar geldig zullen zijn. Die informatie wilde ik een paar weken gelden in de commissie al kwijt, maar de vraagsteller was er toen niet.

(*Frans*) Ik heb mijn administratie gelast een ontwerp tot wijziging van de wet betreffende de bevolkingsregisters en de identiteitskaarten op te stellen.

(*Nederlands*) De verdubbeling van de geldigheidsduur vereist geen nieuw type kaart, maar enkel een kleine aanpassing van de software op de kaartchip en van de infrastructuur van de Belpicsoftware zelf. De exacte prijs kennen we nog niet, meer heel hoog zal die niet zijn. De veiligheid van de kaart wordt verzekerd door encryptie-algoritmen. De *new Belgian root certificate* bijvoorbeeld geldt nog tot 2021.

In Spanje – vanaf de leeftijd van 30 jaar – en in Portugal bedraagt de geldigheidsduur tien jaar. In Portugal is de geldigheidsduur bovendien onbeperkt vanaf 70 jaar.

(*Frans*) De burger zal nog maar één keer om de tien jaar naar het gemeentehuis moeten en zal voor diezelfde periode van tien jaar nog maar één keer de kosten voor de kaart en de foto's moeten betalen. Bovendien zal de burger zijn kaart binnenkort niet meer hoeven te vernieuwen wanneer hij zijn geheime codes kwijtraakt. Hij zal namelijk de mogelijkheid hebben om de pukcode op te vragen, waarmee hij de kaart opnieuw zal kunnen activeren.

(*Nederlands*) Voor 75-plussers moet het mogelijk zijn om een identiteitskaart te krijgen met een onbeperkte duurtijd. Natuurlijk kunnen zij altijd een vernieuwing aanvragen, bijvoorbeeld om naar het buitenland te gaan.

10.04 **Xavier Baeselen** (MR): Als liberaal in hart en nieren juich ik dit initiatief, dat de gemeentebesturen zal ontlasten, toe. Het zou een goed idee zijn om een brochure te verspreiden waarin de burger geïnformeerd wordt over alle mogelijkheden van de eID.

10.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Het is typisch voor de liberalen om altijd de grote vrijheid te bepleiten, maar als er een veiligheidsprobleem is, heerst er plots paniek.

Dit is niet zomaar een banaal softwareprobleempje. De capaciteit van de software van de eID is te klein om verhoogde veiligheidsstandaarden aan te kunnen. We moeten nagaan welk chip Spanje en Portugal gebruiken. In ieder geval is 1 januari 2010 te dichtbij om een en ander nog op tijd te kunnen aanpassen.

Ik betreur het dat deze verlenging zomaar wordt aangekondigd, zonder het Parlement te raadplegen. Een parlementair debat zou de kwaliteit van de beslissing nochtans ten goede komen.

Het incident is gesloten.

11 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Ine Somers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geluidsnormen rond Brussels Airport" (nr. P1060)
- de heer **Robert Van de Velde** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de geluidsnormen rond Brussels Airport" (nr. P1061)

11.01 Ine Somers (Open Vld): Cargo B verhuist van de luchthaven van Zaventem naar Bierseet bij Luik. Als reden noemt het bedrijf de strenge geluidsnormen rond Brussel en de beperking van de nachtvluchten. De luchthaven van Zaventem speelt een belangrijke economische rol voor ons land. Nu gaat het over een verhuis in eigen land, maar in het verleden zijn er ook al bedrijven naar buitenlandse luchthavens verhuisd.

Hoe staat de staatssecretaris tegenover het voorstel om van de geluidsnormen opnieuw een federale bevoegdheid te maken? Hoe staat hij tegenover een Europese aanpak? Zal dit op de agenda worden geplaatst tijdens het Belgische voorzitterschap volgend jaar? Binnen welke termijn denkt de staatssecretaris een stabiel kader te kunnen creëren om dit probleem op te lossen?

11.02 Robert Van de Velde (LDD): Ik kan Cargo B geen ongelijk geven. De geluidslimieten beperken de ontwikkeling van het bedrijf. Het dossier van de geluidsnormen sleept al jaren aan, soms latent, soms acuut, en steekt de kop op telkens wanneer een bedrijf de handdoek in de ring gooit.

Een bijkomend probleem bij de verhuis van Cargo B is dat de Participatie Maatschappij Vlaanderen (PMV) participeert in Cargo B. Wat met die participatie als het bedrijf zich in Wallonië vestigt?

Was de staatssecretaris op voorhand op de hoogte van de verhuis? Is hij in het dossier opgetreden? Het is duidelijk dat de huidige bevoegdheidsverdeling niet werkt. De staatssecretaris voor Mobiliteit en de twee ministers van Leefmilieu slagen er maar niet in om samen eenduidige geluidsnormen op te stellen. Wordt daar iets aan gedaan? Zal de staatssecretaris daarnaast werk maken van een deftig rechtskader voor de luchthaven, of moeten we wachten tot alle bedrijven zijn vertrokken?

11.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe (Nederlands): In september 2008 hebben wij de geluidsnormen rond de nationale luchthaven strenger gemaakt om de woonkwaliteit in een ruimer gebied te verbeteren. Wij proberen een zo goed mogelijk evenwicht te vinden tussen ecologie en economie, al zal het helaas nooit voor iedereen perfect zijn.

Door de strengere normen was Cargo B verplicht zijn lawaaierige en kerosineverslindende Boeings 747-200 te vervangen door stillere toestellen. Zij kochten al één Boeing 747-400 aan, volgende week volgt het tweede toestel. De geluidsnormen hebben bovendien geen enkele invloed de exploitatie van Cargo B. De normen en het exploitatieschema zijn helemaal op elkaar afgestemd. Vanaf Nieuwjaar tot eind april waren er 105 vliegbewegingen van Cargo B. Twee keer is er geland tussen 23.00 en 6.00 uur, wat perfect mogelijk is met die stillere toestellen. De geluidsnormen kunnen dus onmogelijk de reden voor het vertrek zijn.

Ik ben zelf pas gisteravond op de hoogte gesteld van de verhuis van Cargo B. Waar ik op voorhand wel van op de hoogte was, zijn aanbiedingen van Bierseet aan de exploitanten van Zaventem. Het is zeer de vraag of deze aanbiedingen wel koosjer zijn en binnen de concurrentieregels vallen, maar dat is een Europese aangelegenheid.

De verhuis van Cargo B heeft dus niet zozeer te maken met de geluidsnormen als wel met een economische oorlog tussen Zaventem en Bierseet.

11.04 Ine Somers (Open Vld): Een aanpak op Europees niveau kan voor een eerlijkere concurrentie tussen de luchthavens zorgen. Ook een herfederalisering van de geluidsnormen past in dat kader.

11.05 Robert Van de Velde (LDD): Dit is nieuws! Als de staatssecretaris meent dat er niet-koosjere aanbiedingen zijn geweest, vraag ik mij af waarom wij ons tot Europa wenden en het probleem niet hier in België aanpakken, samen het met Vlaamse niveau. Ik begrijp niet hoe de Vlaamse Participatiemaatschappij een bedrijf zomaar laat gaan als het ingaat op niet-koosjere aanbiedingen.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer **Alain Mathot** aan de staatssecretaris voor de Modernisering van de Federale Overheidsdienst Financiën, de Milieufiscaliteit en de Bestrijding van de fiscale fraude, toegevoegd aan de minister van Financiën over "de werkgroep van deskundigen" (nr. P1062)

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de staatssecretaris voor de Modernisering van de Federale Overheidsdienst Financiën, de Milieufiscaliteit en de Bestrijding van de fiscale fraude, toegevoegd aan de minister van Financiën over "de werkgroep van deskundigen" (nr. P1063)

12.01 Alain Mathot (PS): Ik was verrast toen ik kennis nam van de samenstelling van de groep die zich moet buigen over het Charter van de belastingplichtige én over de omschrijving van de grootschalige fiscale fraude. Daarin hebben vier fiscalisten zitting. Dat lijkt in strijd met de vaststellingen van de onderzoekscommissie belast met het onderzoek van de grote fiscale fraudedossiers, waarin wordt voorgesteld dat er ook gereflecteerd wordt over de gerechtelijke aanpak, en de personeelsformatie en taken van de FOD Financiën.

12.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De staatssecretaris heeft een werkgroep opgericht die het Charter van de belastingplichtige moet evalueren. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat die werkgroep evenwichtig zou worden samengesteld met - onder meer - professoren en magistraten, maar er is nu gekozen voor vier advocaten die gespecialiseerd zijn in fiscale aangelegenheden. In de onderzoekscommissie inzake fiscale fraude hebben deze week veertien ambtenaren ernstige vraagtekens gezet bij deze keuze. Volgens hen zouden betrokkenen meegewerkt hebben aan de grote fraudedossiers van de jongste jaren. In de commissie hebben we alvast meermaals een bevestiging gekregen van de geruchten inzake een bepaalde naam, namelijk professor Afschrift.

De samenstelling van de werkgroep is nu totaal onevenwichtig. Het is absoluut noodzakelijk dat ze naast professoren en magistraten ook gespecialiseerde belastingambtenaren omvat. Volgens welke criteria heeft de staatssecretaris deze vier personen aangeduid? Is hij bereid alsnog de samenstelling van de werkgroep te wijzigen?

12.03 Staatssecretaris Bernard Clerfayt (*Nederlands*): Eind vorig jaar heeft de regering, na een discussie over het plan-Devlies inzake fraudebestrijding, het gehad over een mogelijke aanpassing van het Charter van de belastingplichtige. Dit is uitgemond in een opdracht aan de minister van Financiën om een werkgroep op te richten die zou nadenken over het Charter van de belastingplichtige. De minister speelde vervolgens die opdracht naar mij door.

(*Frans*) Na die bespreking hebben we beslist twee werkgroepen op te richten: een werkgroep voor de vereenvoudiging van de fiscaliteit, die in april werd opgericht, en een werkgroep "charter van de belastingplichtige", die begin mei in het leven werd geroepen. Ik heb die werkgroep met een viervoudige taak belast, namelijk de evaluatie van de coherentie van het charter van de belastingplichtige op juridisch vlak, de opstelling van een juridische definitie van de grote fiscale fraude, de aanwijzing van de bijzondere instrumenten voor het optreden tegen de grote fiscale fraude en de vaststelling van alternatieven teneinde de efficiency van de administratie in het kader van de strijd tegen de fiscale fraude en de rechtszekerheid van de belastingplichtigen te garanderen.

(*Nederlands*) Persoonlijk heb ik alle vertrouwen in de vier deskundigen. Ik heb ze wel niet persoonlijk gekozen. Het gaat om universiteitsprofessoren die elke week college over fiscaal recht geven aan talrijke studenten.

(*Frans*) Het gaat om mensen die door de overheid betaald worden en op universitair niveau onderricht geven in het fiscaal recht. In of na de zomer zal mij een verslag bezorgd worden, en daarna zal u zich opnieuw over dat dossier kunnen buigen.

12.04 Alain Mathot (PS): Volgens mij moet de commissie belast met het onderzoek van de grote fiscale fraudedossiers vooral een schot voor de boeg zijn voor de fraudeurs, om hun duidelijk te maken dat er excessen zijn geweest en dat er een einde moet worden gemaakt aan zulke praktijken. De boodschap die deze commissie moet uitdragen, wordt vertekend door het feit dat er fiscalisten werden aangewezen die banden hebben met de dossiers die we onderzocht hebben, en met de personen die zijn komen getuigen.

12.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Het antwoord ontgoochelt mij, want de staatssecretaris gaat niet echt in op de gemaakte keuze. Dat het gaat om professoren die aan duizenden studenten college geven mag niet het criterium zijn. In de onderzoekscommissie hoorden we over de belangen die ze verdedigen en de posities die ze innemen. Het criterium zou moeten zijn hoe ze tegenover fiscaliteit staan. Hun visie komt alvast niet ten goede aan de belastingbetaler en spoort niet met een harde strijd tegen de fiscale fraude. Ik ben heel ontgoocheld over de samenstelling van de werkgroep. Het is een volstrekt foutief signaal om geen beroep te doen op ambtenaren en magistraten die de materie heel goed kennen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Clotilde Nyssens aan de staatssecretaris voor Begroting, toegevoegd aan de eerste minister, en staatssecretaris voor Gezinsbeleid, toegevoegd aan de minister van Werk, en wat de aspecten inzake personen- en familierecht betreft, toegevoegd aan de minister van Justitie over "de gevolgen van de nieuwe echtscheidingswet" (nr. P1064)

13.01 Clotilde Nyssens (cdH): Het aantal echtscheidingen door onderlinge toestemming zou afnemen, van 60 naar 40 procent van het totale aantal echtscheidingen. Bovendien zouden er heel wat echtscheidingen worden overgeschreven zonder dat er enige beslissing werd genomen over de gevolgen van de echtscheiding. Een groot aantal echtparen zou dus uit de echt gescheiden zijn zonder dat de rechtbank een beslissing nam met betrekking tot de gevolgen van de echtscheiding voor de minderjarige kinderen of de huisvesting.

Ik vraag dat die wet zou worden geëvalueerd. Ligt het in uw bedoeling om eventueel een reparatiewet uit te werken?

13.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Als de verklaringen bevestigd worden, dan werd een van de doelstellingen van de wet alvast niet bereikt. Ik heb de administratie gevraagd na te gaan of de statistieken waarover u het had, juist zijn. Gisteren werd er een voorstel gedaan: tijdens de echtscheidingsprocedure zouden er tevens oplossingen moeten worden geformuleerd voor de huisvesting van de kinderen, de gezinswoning en de alimentatie. Zodra ik over de precieze cijfers en statistieken beschik, zullen we dat debat kunnen voortzetten.

13.03 Clotilde Nyssens (cdH): Hoewel men een recente wet niet te snel mag wijzigen - soms duurt het even voor de wet de beoogde uitwerking heeft - moet er in dit geval snel een reparatiemaatregel worden genomen zodra we over de statistieken beschikken.

Het incident is gesloten.

Ontwerpen en voorstellen

14 Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 16 juli 1973 waarbij de bescherming van de ideologische en filosofische strekkingen gewaarborgd wordt (1938/1-3)

Overgezonden door de Senaat

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

14.01 Josy Arens, rapporteur: Ik verwijs naar het schriftelijk verslag.

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (1938/1)

Het wetsontwerp telt 4 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 tot 4 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

15 Wetsontwerp tot wijziging van de artikelen 199ter en 212 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (1916/1-4)

Algemene bespreking

De algemene bespreking is geopend.

15.01 Jef Van den Bergh, rapporteur: Ik verwijs naar het schriftelijk verslag.

De **voorzitter**: De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (1916/4)

Het wetsontwerp telt 5 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 tot 5 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

16 Voorstel van resolutie betreffende het opstarten van proefprojecten met ecocombi (727/1-3)

Bespreking

De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (727/1)

De bespreking is geopend.

16.01 Jef Van den Bergh, rapporteur: In de vergadering van 22 april 2009 heeft mevrouw Somers namens de indieners het voorstel van resolutie toegelicht. De inzet van de ecocombi kan een belangrijke impuls geven aan het co-modale goederenvervoer, vooral op het vlak van de containertrafiek. Het voordeel is dat men een hogere rendabiliteit per rit bereikt, met een afname van het aantal vrachtwagens. Dit leidt ook tot een lager brandstofverbruik en een lagere uitstoot van fijn stof bij het vervoer van eenzelfde hoeveelheid goederen. Een proefproject loopt momenteel in Nederland met veelbelovende resultaten.

In ons land hebben de Gewesten de kwestie van de supertrucks al grondig overdacht en het Vlaams Parlement heeft op 10 juli 2007 een voorstel aangenomen inzake de start van een proefproject. Een dergelijk

project valt echter onder de gedeelde verantwoordelijkheid van het federale niveau en de Gewesten en daarom heeft de commissie voor Infrastructuur van de federale Kamer dit voorstel ook besproken.

Er waren tussenkomsten van de heer Lavaux, die zijn steun uitsprak voor het voorstel, en mevrouw Snoy et d'Oppuers, die er geen voorstander van was. Voor meer details ter zake verwijs ik naar het schriftelijke verslag. Namens de CD&V-fractie heb ik zelf verwezen naar voornoemde resolutie van het Vlaams Parlement, maar vreemd genoeg heb ook ik moeten vaststellen dat het KB dat is uitgewerkt door de federale regering, nu blijkbaar geen positief advies krijgt van de bevoegde minister van het Vlaams Gewest.

Voorzitter: de heer Jo Vandeuren

Wij hebben echter ook in de Kamer consequent onze steun uitgesproken voor een proefproject.

De vertegenwoordiger van de staatssecretaris voor Mobiliteit heeft verduidelijkt dat er een ontwerp van KB werd opgesteld en dat de Gewesten en de Raad van State om advies werden gevraagd. Het Vlaams Gewest heeft nog geen advies gegeven. De Raad van State gaf aan dat er een samenwerkingsakkoord nodig is tussen de federale overheid en de verschillende Gewesten, maar dat het daartoe nog wachten is op de nodige vooruitgang, vooral aan Vlaamse zijde.

De resolutie werd aangenomen met 9 stemmen voor en 2 stemmen tegen. (*Applaus*)

16.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Dit project is belangrijk, gezien de Belgische verplichtingen in het kader van het Kyoto-protocol en de toenemende mobiliteitsproblemen die onze economische centra bedreigen. De Europese Commissie pleit in deze materie ook vooral voor een betere combineerbaarheid van de verschillende transportmodi. Zeker voor de haven van Antwerpen, maar ook voor andere economische centra in heel het land, is dit een belangrijk project, dat zal leiden tot brandstofbesparingen evenals tot een daling van de schadelijke emissies en van het aantal ongevallen.

16.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Voor Ecolo moet het vervoersbeleid van de overheid twee doelstellingen nastreven: het moet het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden terugdringen enerzijds, en de uitstoot van broeikasgassen inperken anderzijds.

Die dubbele prioriteit is niet terug te vinden in de resolutie over proefprojecten met ecocombi. De beste manier om die doelstellingen te bereiken is een verschuiving van het wegvervoer naar andere vervoersmodi (water- en spoorwegen).

Een supertruck is misschien goed voor een relatieve vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, maar een binnenvaartuig komt overeen met 80 vrachtwagens. Wanneer je de CO₂-uitstoot van trein en vrachtwagen vergelijkt, gaat het om 30 g CO₂/ton km voor de trein en 1.430 g voor de vrachtwagen.

Men moet ook keuzes maken. We kunnen inderdaad een beleid op poten zetten om het wegvervoer te optimaliseren, maar dat mag het spoorwegvervoer niet aan concurrentiekracht doen inboeten en er mag geen prijskaartje op het stuk van verkeersveiligheid en infrastructuurbeheer aan vasthangen.

In het tijdschrift *Via Secura* van het BIVV worden de voordelen van de ecocombi inzake rationaliteit en de uitstoot van broeikasgassen erkend. Tegelijkertijd echter wordt gesteld dat die ecocombi slechts onder bepaalde voorwaarden kunnen worden ingeschakeld. Zo kunnen ze onmogelijk de weg op zonder dat er daartoe bijkomende rijstroken worden aangelegd. Er zijn ook nieuwe parkeerterreinen nodig en plaatsen waar de goederen van grote op kleine vrachtwagens kunnen worden overgeladen.

Het is een kwestie van keuzes die men moet maken met betrekking tot onze overheidsinvesteringen: men mag niet altijd maar meer geld in het wegvervoer pompen.

Dan is er de kwestie van de veiligheid. Volgens *Via Secura* moeten er tal van voorwaarden zijn vervuld opdat die enorme vrachtwagens geen gevaar op de weg zouden zijn, wat de overheidsbegroting nog meer zou bezwaren. Bovendien zou een en ander tot een ongelukkige concurrentiestrijd met het goederenvervoer per spoor kunnen leiden. Ten slotte zou de milieu-impact heel wat minder gunstig zijn dan wanneer de transfer

tussen de weg en het spoor zou gebeuren.

16.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Het Vlaams Belang zal dit voorstel van resolutie goedkeuren. Het betreft hier een verantwoordelijkheid die gedeeld wordt door het federale en het gewestelijke niveau. Omdat er drie parlementen moesten over debatteren, werd het opstarten van die proefprojecten vertraagd.

Er zijn aan ecocombi's voor- en nadelen verbonden. Precies daarom zijn er proefprojecten nodig. In Nederland resulteerden die projecten in minder CO₂-uitstoot, minder fijn stof en minder verkeer. Proefprojecten moeten aantonen of de ecocombi's ook in België zullen leiden tot een vermindering van het verkeer.

Het Vlaamse Parlement heeft bijna twee jaar geleden met een reusachtige meerderheid een voorstel van resolutie goedgekeurd om proefprojecten op te starten. Die proefprojecten zijn overigens niet in tegenspraak met meer investeringen in het goederentransport via spoor of binnenschip. Het ene houdt het andere niet tegen.

16.05 David Geerts (sp.a): De Vlaamse socialisten zullen tegenstemmen. Er wordt immers alleen met economische belangen rekening gehouden. Zijdelings wordt er wel eventjes naar emissierechten verwezen, maar dat is niet meer dan een schaamlapje. Als wij het over duurzaam vervoer hebben, dan moet er ook over het vervoer via de water- en spoorwegen worden gepraat en zeker ook over de verkeersveiligheid.

De ecocombi's zullen worden ingezet tussen de industriegebieden, maar daar liggen toch ook woonzones en dorpskernen? En in Vlaanderen zijn de opritte zeer kort.

Dit is absoluut geen goed voorstel van resolutie.

16.06 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): In 2007 keurde sp.a-spirit in het Vlaamse Parlement hetzelfde voorstel van resolutie nochtans goed. Maakt de afwezigheid van een vleugje spirit in de Kamer dan het verschil?

16.07 David Geerts (sp.a): Ik wil mijn tegenargumenten gerust nog eens herhalen, maar misschien leest u ze beter in het verslag.

16.08 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Misschien kan ik beter de tussenkomst van uw partijgenoot in het Vlaamse Parlement even voorlezen? (*Rumoer*)

16.09 Ine Somers (Open Vld): Wij zijn blij met dit voorstel van resolutie omdat het een stap is in de richting van een duurzaam en globaal mobiliteitsbeleid dat oog heeft voor zowel het spoor en de binnenvaart als het wegverkeer. Het is onjuist dat de ecocombi's het wegverkeer nog zullen stimuleren ten koste van het spoor en de binnenvaart. Wij zijn immers voor investeringen op *alle* domeinen: in het spoor en in de binnenvaart evenals milieuvriendelijke investeringen in het goederentransport.

Het goederenvervoer zal alleen nog toenemen. Tot minstens in 2030 blijft het de belangrijkste transportmodus. Daarom is dit de enige realistische aanpak. Wij moeten onze verantwoordelijkheid inzake het milieu opnemen in alle domeinen. In Nederland leidden de ecocombi's in vergelijking met gewone vrachtwagens tot een lagere uitstoot: 8 procent minder CO₂, 2 procent minder fijn stof, 4 procent minder stikstof en tot 33 procent minder brandstofverbruik per gereden kilometer.

Het aspect verkeersveiligheid, wat sommigen opwerpen, is een drogreden want de ecocombi's zullen alleen worden ingezet op trajecten en tijdens momenten dat ze de verkeersveiligheid niet in het gedrang brengen. Het voorstel geeft aan de Gewesten enkel de technische mogelijkheid om ecocombi's toe te laten. Of ze dat doen, moeten ze zelf uitmaken. Volgens het Nederlandse experiment scoren de ecocombi's overigens zeer

goed inzake verkeersveiligheid.

16.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Onze collega noemt percentages voor de daling van de uitstoot van broeikasgassen op die weinig te betekenen hebben in vergelijking met cijfergegevens voor respectievelijk trein en vrachtwagen. Ik zie niet waarin de significante vooruitgang schuilt.

De vervoersmodi zullen elkaar noodzakelijkerwijs beconcurreren, want voor de ecocombi's moeten er forse overheidsinvesteringen gedaan worden. Er moet infrastructuur voor de ecocombi's komen bij de afritten van de snelweg. Die investeringen zullen ten koste gaan van het spoor. Aangezien er evenveel beperkingen verbonden zijn aan het vervoer per ecocombi als per trein, kunnen we net zo goed in het spoor investeren.

16.11 Ine Somers (Open Vld): Wij willen ook het spoor en de binnenvaart stimuleren, maar de cijfers tonen nu eenmaal aan dat het wegvervoer uitermate belangrijk blijft. We moeten op alle paarden wedden.

16.12 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): Op bepaalde trajecten zullen die supertrucks - het misleidende 'ecocombi's' krijg ik echt niet over mijn lippen - niet mogen rijden. Nu al probeert men in steden en verstedelijkte gebieden tevergeefs vrachtwagens te weren uit de binnenstad of de dorpskom. Hoe zal dat dan wel lukken voor ecocombi's?

De cijfers uit Nederland betreffende CO₂-uitstoot en fijn stof gaan niet op voor België. Hier is vooral de transportsector verantwoordelijk voor die vervuiling. Ik begrijp niet hoe extra zware vrachtwagens dat zullen veranderen.

16.13 Ine Somers (Open Vld): In de dorpskernen komen ze niet, wel in de havens en industriegebieden. Het is aan de Gewesten om uit te stippelen waar. En het is precies omdat het wegtransport zo belangrijk is in België dat we daarin milieuvriendelijke investeringen moeten doen.

16.14 David Geerts (sp.a): Ik begrijp niet hoe die ecocombi's van het ene industriegebied naar het andere kunnen rijden zonder de landelijke wegeninfrastructuur te gebruiken?

16.15 Ine Somers (Open Vld): Wat een kortzichtige redenering! Als men per spoor vervoert, heeft men toch ook nog altijd andere transportmodi nodig?

16.16 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik denk dat niet iedereen goed weet waar het hier precies over gaat. Duurzaam goederenvervoer is voor ons een verhaal zonder taboes. Goederenvervoer dat alleen via spoor of water kan, is een illusie. Ongeveer 80 procent van de vrachtwagens in ons land legt een afstand af van minder dan 50 kilometer. Dergelijke afstanden legt men niet af via het spoor of via het water.

De lange en zware vrachtwagens van 50 tot 60 ton en meer dan 25 meter lang zijn inderdaad indrukwekkend. Sommigen spelen daar op in en wijzen deze vrachtwagens af op basis van angstgevoelens.

Een studie van Transport & Mobility uit Leuven in opdracht van de Europese Commissie toont aan dat de ecocombi zowel economische als ecologische voordelen hebben. Op jaarbasis betekent het een besparing van 24 tot 29 miljard euro voor de Europese economie en de schadelijke uitstoot en het aantal verkeersongevallen zouden erdoor dalen.

Het proefproject in Nederland leverde positieve resultaten op voor het aantal vrachtwagens op de weg, de uitstoot van schadelijke stoffen en de verkeersveiligheid. Bovendien waren er geen negatieve effecten op de weginfrastructuur.

De heer Schiltz wees terecht op de belangen van de logistieke poorten in ons land. De haven van Antwerpen ondervindt momenteel een concurrentienadeel ten opzichte van de haven van Rotterdam, die wel gebruik kan maken van ecocombi's.

Gezien al deze voordelen, moeten we het proefproject een kans geven. Het gaat dus om een proefproject en

niet om het zomaar loslaten van deze trucks in dorpskernen.

Mevrouw Snoy wees erop dat dit project de zogenaamde modal shift in gevaar kan brengen. De procedure voor de toelating van dergelijke vrachtwagens is vergelijkbaar met die voor het uitzonderlijk transport, waardoor de overheid ervoor kan zorgen dat dit goederentransport het transport via het spoor of het water niet in de weg staat.

Een proefproject met deze grote vrachtwagens populistisch afwijzen is inspelen op menselijke angst. Ons boerenverstand zegt dat wij dit verstandig en groen proefproject moeten steunen.

16.17 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): U zegt dat dit positieve gevolgen zal hebben, maar in vergelijking waarmee, met de huidige situatie, of met wat we mogen verwachten als we niets doen? Een ecocombi kan in de huidige situatie voordelen bieden, maar niet als het wegvervoer met 50 à 100 procent toeneemt in de komende dertig jaar. Wij willen een ernstig beleid met het oog op een verschuiving van de vervoersmodi. Het gebruik van ecocombi's vereist bedrijfsterreinen en industriezones die over de weg bereikbaar zijn; een aansluiting op het spoorweginet is niet aan de orde. Ook al gaat het nog maar om een proefproject, toch geeft de politiek hiermee een verkeerd signaal af.

16.18 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Ik wil reageren, omdat ons populisme werd verweten. De Vlaamse regering, de CD&V en de Open Vld blijven ondanks alles kiezen voor Vlaanderen als logistieke draaischijf in plaats van een coherente visie op mobiliteit te ontwikkelen, met onder meer een slimme kilometerheffing en de uitwerking van de modal shift. Als dat eerst zou ontwikkeld worden, kan men daarna kijken of dergelijke monstertrucks nodig zijn. Maar nu doet men het omgekeerde en experimenteert men eerst met de monstertrucks, terwijl dat in Oostenrijk, Zwitserland en Duitsland al is verboden. Er wordt gewezen op de haven, maar het binnenvervoer in ons land heeft nog altijd een gigantische achterstand ten opzichte van onze buurlanden. Vooraleer te starten met dit proefproject, zou men beter eerst alle ander voorwaarden uitwerken, zoals de modal shift. De logistieke sector ploetert om hun containers via het binnenvervoer vervoerd te krijgen, dus kom hier nu niet vertellen dat wij dit project zomaar afwijzen. Wij hebben tenminste een coherente visie op mobiliteit.

16.19 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Blijkbaar is de regionale campagne volop losgebarsten. Ik vind het opmerkelijk dat wij de groene fractie moeten uitleggen dat de modal shift helemaal niet in het gevaar komt door het opstarten van dit experiment. Dit experiment is een aanvulling op het transport via de weg of het water en maakt het goederentransport efficiënter en ecologischer.

Het verwijt werd gemaakt dat er geen vergelijkbare gegevens beschikbaar zijn. Sta dan toe dat de federale overheid de regionale overheden toelaat om dit te onderzoeken, zodat we een correcte analyse kunnen maken.

16.20 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!): De heer Jannie Haeck van de NMBS heeft al verschillende keren gewaarschuwd voor de concurrentie met het spoorwegvervoer. Ook voor de binnenvaart, bijvoorbeeld voor het traject Gent-Beringen, zal er wel degelijk concurrentie zijn. Ik wil best geloven dat de voorstanders van dit project een geïntegreerd beleid willen voeren, maar waarom werd er dan niet overlegd met de NMBS en de binnenvaart?

Voorzitter: de heer Patrick Dewael

17 Voorstel van resolutie betreffende het bevorderen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (76/1-5)

Bespreking

De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (76/5)

De bespreking is geopend.

17.01 Valérie De Bue, rapporteur: Met dit voorstel van resolutie willen we de federale regering diverse

middelen aanreiken om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren. Tussen het indienen van dit voorstel van resolutie en de bespreking ervan in de commissie hebben met name de beheerscontracten van de NMBS-Groep een opmerkelijke evolutie ondergaan. Daarom heeft de commissie beslist hoorzittingen te organiseren.

In de eerste plaats wees de vertegenwoordiger van de NMBS-Holding op de evolutie van de wetgeving, de bouwnorm die door de Groep werd vastgelegd, de doelstellingen voor de periode 2008-2012 en het actieplan dat veel verder gaat. Voor die periode verbindt de NMBS er zich toe om 52 stations toegankelijk te maken voor PBM's (personen met een beperkte mobiliteit).

De tweede hoorzitting ging over de NMBS, die verantwoordelijk is voor de opvang van en de fysieke hulpverlening aan personen met een beperkte mobiliteit, alsook voor de aanpassing van het rollend materieel. In 103 stations wordt er hulp aangeboden. Daartoe moet er gekwalificeerd personeel aanwezig zijn. Omdat niet alle perrons dezelfde hoogte hebben, moeten de stations over aangepast materieel beschikken.

Er werd ons meegedeeld welke investeringen er nog gepland zijn voor de aankoop van treinen en er werd op gewezen dat de nodige aandacht wordt geschonken aan de PBM's (personen met een beperkte mobiliteit). Zo wordt het rollend materieel uitgerust met multifunctionele ruimten.

Ten slotte kwam Infrabel zijn plannen uiteenzetten, onder meer betreffende de inrichting en de toegankelijkheid van de perrons en de uitrusting met oprijthellingen en liften. Tegen 2018 zullen 285 stations uitgerust zijn met perrons op standaardhoogte, en tegen eind 2012 zal dat al het geval zijn voor 38 stations, goed voor 52 procent van het totale aantal reizigers.

Daarop volgde een debat over de noodzaak van een goede coördinatie tussen de operatoren en over de uitvoeringstermijnen. De indieners van de resolutie erkenden dat hun aanbevelingen achterhaald waren in het licht van de nieuwe beheerscontracten. Daarom dienden ze een amendement in met drie nieuwe punten. Er wordt de regering gevraagd van integrale toegankelijkheid één van de weerkerende onderwerpen te maken in de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie; het door de NMBS-Holding opgemaakte jaarverslag aan te vullen met een hoofdstuk over de toegankelijkheid en ervoor te zorgen dat de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS het Parlement jaarlijks een rapport zouden bezorgen over de verwezenlijkingen van het afgelopen jaar op het vlak van toegankelijkheid.

Dat amendement werd door verscheidene fracties medeondertekend, meer bepaald door Open Vld, CD&V, cdH, MR en door de Ecolo-Groen!-fractie.

De resolutie in haar geheel werd eenparig aangenomen. (*Applaus*)

17.02 Colette Burgeon (PS): In onze hedendaagse maatschappij vormt duurzame mobiliteit een van de belangrijkste uitdagingen. Ze staat immers borg voor sociale rechtvaardigheid doordat iedereen op die manier toegang krijgt tot werk, opleidingen en openbare voorzieningen. Ze maakt ook een gelijke toegang tot het maatschappelijk en cultureel leven mogelijk en houdt tevens een belangrijke uitdaging op milieuvlak in.

De mobiliteit is uitgegroeid tot een essentieel gegeven in onze maatschappij, waar de intermodaliteit stoelt op een efficiënt openbaar vervoer. Men moet er echter voor zorgen dat openbaarvervoergebruikers even mobiel zijn als wie met de eigen wagen rijdt.

Het is noodzakelijk dat de specifieke noden van personen met een beperkte mobiliteit in aanmerking genomen worden, en daarom stelt de PS-fractie u dit voorstel van resolutie voor.

Het voorstel strekt ertoe van integrale toegankelijkheid één van de weerkerende onderwerpen te maken bij de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie; het door de NMBS-Holding opgemaakte jaarverslag aan te vullen met een hoofdstuk over de toegankelijkheid; en de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS voor hun rapport aan het Parlement te laten uitgaan van het jaarverslag dat wordt bezorgd aan de minister van Mobiliteit, de minister van Overheidsbedrijven en het DGVL.

De PS-fractie is ervan overtuigd dat verdere inspanningen op dit vlak een noodzaak zijn. De toegankelijkheid moet voor al onze landgenoten een sterk kwaliteitsmerk van het openbaar vervoer worden.

17.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): We zijn tevreden over de evolutie van dit dossier.

We hebben kennis genomen van de geplande werken en aanpassingen maar ik wil er toch op wijzen dat het

hele proces bijzonder traag verloopt. Momenteel zijn slechts zeven van de 210 stations volledig toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit! Tegen 2012 zullen dat er 52 zijn, tegen 2018 100 en tegen 2028 zullen alle stations goed toegankelijk zijn.

Volgens de cijfers die Infrabel met betrekking tot de toegankelijkheid van de perrons heeft meegedeeld, gaat het om 28 stations in 2008, 38 stations in 2012, 50 stations in 2018 en slechts 100 stations in 2028!

Op dat vlak hinkt ons land ver achterop! Ik vraag dat er een debat zou worden georganiseerd over de huidige structuur van de NMBS, die het overleg er niet eenvoudiger op maakt.

Tegelijk waardeer ik de buitengewone menselijkheid van de NMBS, die tal van personeelsleden ter beschikking stelt om de infrastructuur toegankelijker te maken voor de reizigers.

We zullen deze resolutie steunen, maar dringen er ook op aan dat er meer middelen zouden worden uitgetrokken voor het spoor.

Tot slot wil ik opmerken dat de perrons in het station van Ottignies, het drukste station van Wallonië, niet toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit! Ik zou dan ook willen dat het criterium van de reizigersaantallen in overweging zou worden genomen.

17.04 David Geerts (sp.a): De tekst van de resolutie is sterk gewijzigd omdat een aantal elementen gedateerd was. Ik ben blij dat de collega's het amendement om dat te verhelpen mee hebben goedgekeurd.

Tijdens de hoorzittingen hebben we veel goede wil en veel medewerking gezien. Iedereen vond toegankelijkheid belangrijk. De termijnen voor het realiseren van een toegankelijke omgeving zijn wel lang en daarom is het goed dat het Parlement elk jaar debatteert over de toegankelijkheid om druk op de ketel te houden.

Verplaatsen wordt een basisrecht en oudere mensen, personen met een handicap en jonge ouders met een buggy moeten ook op het openbaar vervoer geraken. Daarom moet er niet alleen aan de stations worden gewerkt, maar ook aan de omgeving. Het is dus belangrijk dat de NMBS voortdurende overlegt met de andere actoren.

In de resolutie vragen wij dat toegankelijkheid een constant element blijft op de interministeriële conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie.

Wij vragen ook dat er jaarlijks een hoofdstuk zal zijn over de toegankelijkheid in het jaarverslag van de NMBS Holding.

De belangrijkste vraag is volgens mij dat wij jaarlijks een verslag krijgen van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS Groep over de toegankelijkheid, in de hoop dat de streefdatum 2038 drastisch naar voren kan opschuiven en dat het thema zichtbaarder en breder gedragen kan worden.

Wij hopen op een unanieme goedkeuring van de tekst. (*Applaus*)

17.05 David Lavaux (cdH): Al heeft de NMBS-Groep op dat vlak al inspanningen geleverd, er is nog heel wat werk aan de winkel, zowel inzake de inrichting van de stations als wat de aanpassingen van het rollend materieel betreft. Men mag niet vergeten dat niet alleen personen met een handicap maar onder andere ook ouderen, zwangere vrouwen en gezinnen met kindervagens als personen met een beperkte mobiliteit worden beschouwd. Samen met mijn fractie zal ik deze resolutie goedkeuren omdat we willen aantonen dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit een van onze prioriteiten is.

17.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Uiteraard is het Vlaams Belang voorstander van een grotere toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Hoewel er al meer dan vroeger rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid voor personen met een handicap, is er nog een lange weg te gaan.

Deze resolutie kaart ook het probleem van de coördinatie en de bevoegdheidsverdeling aan. Terwijl Vlaanderen bevoegd is voor het stads- en streekvervoer, heeft het niets te zeggen over het spoorvervoer. Dat maakt een goede coördinatie onmogelijk. De resolutie spreekt daarom over het sluiten van convenanten, maar wij willen nog verder gaan en alle mobiliteitsbevoegdheden naar Vlaanderen overhevelen. Eerst dan zal er een echt geïntegreerd mobiliteitsbeleid mogelijk zijn.

In afwachting daarvan, hebben wij uiteraard geen enkel probleem met deze resolutie. (*Applaus bij Vlaams Belang*)

17.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Personen met een handicap zijn meer dan andere mensen aangewezen op het openbaar vervoer. Een grote toegankelijkheid is dan ook essentieel.

Het is de verdienste van voormalig minister Vervotte dat de beheercontracten met de drie spoorwegmaatschappijen concrete maatregelen bevatten om het treinvervoer en de stations toegankelijker te maken. Er is een concreet stappenplan opgesteld opdat tegen 2028 – het lijkt veraf, maar de infrastructurele inspanningen die moeten worden geleverd zijn dan ook enorm – alle stations toegankelijk zullen zijn voor minder mobiele personen. Ook bij de aankoop van nieuw treinmaterieel zal er aandacht worden besteed aan de toegankelijkheid.

Omdat de oorspronkelijke resolutie was opgesteld voor de beheercontracten waren afgesloten, moesten er uiteraard enkele wijzigingen worden aangebracht.

De aanpassingen van de stations en de treinen vereisen belangrijke investeringen. Uiteraard kunnen niet alle knelpunten van vandaag op morgen worden weggewerkt. Daarom is het belangrijk dat wij de inspanningen van de spoorwegbedrijven goed opvolgen. Ik weet niet of een resolutie daarvoor essentieel is, maar wij zijn uiteraard niet tegen de inhoud ervan. (*Applaus*)

De bespreking is gesloten.

Er werden geen amendementen ingediend of heringediend.

De stemming over het voorstel zal later plaatsvinden.

18 **Voorstel van resolutie betreffende maatregelen ter bevordering van een zuinig en verantwoord gebruik van voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden (1450/1-4)**

Bespreking

De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (1450/4)

De bespreking is geopend.

18.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers**, rapporteur: Het voorstel strekt ertoe de door het wegverkeer veroorzaakte milieuhinder te beperken door de burgers tot ecologisch rijgedrag (*ecodriving*) aan te zetten. Om dat te bereiken zou men zowel de beroepschauffeurs als de particuliere autobestuurders een ecologische rijstijl kunnen aanleren.

In het voorstel wordt gesuggereerd om die opleidingen algemeen in te voeren, een dienst voor homologatie op te richten, te voorzien in incentives en een bewustmakingscampagne op te zetten. De CD&V vroeg of het in de huidige begrotingssituatie mogelijk is om fiscale incentives voor dergelijke activiteiten toe te kennen. De vertegenwoordiger van de Staatssecretaris voor Mobiliteit uitte bezwaren in verband met de oprichting van een dienst voor homologatie en de organisatie van een bewustmakingscampagne door het BIVV. Enkele amendementen werden door de commissie eenparig aangenomen teneinde ervoor te zorgen dat de aanbevelingen ten aanzien van de regering op een ruimere en minder enge manier zouden worden

geformuleerd.

Het voorstel werd aangenomen met 9 stemmen en 1 onthouding.

18.02 Linda Musin (PS): In onze samenleving is de wagen alomtegenwoordig. Hoewel het autogebruik steeds duurder wordt en nefast is voor het milieu, is de wagen niet meer uit ons leven weg te denken, en het ziet er niet naar uit dat dat snel zal veranderen.

In ons land zijn er 5 miljoen particuliere voertuigen, voor 10,5 miljoen inwoners. Sinds 2000 wordt er met zo een voertuig jaarlijks gemiddeld bijna 15.000 kilometer afgelegd, en 70 procent van de Belgen maakt dagelijks gebruik van de auto. Volgens het Planbureau zal die tendens aanhouden: volgens schattingen zal de auto in 2030 goed zijn voor 84 procent van het verkeer.

Er moet dus absoluut voorrang worden gegeven aan een beleid dat zorgt voor een *modal shift* naar ecologischere en zuinigere vervoermiddelen. De overheid moet oplossingen in die zin aanreiken. Mijn fractie heeft deze resolutie ingediend teneinde iedereen aan te sporen tot ecodrive, waarbij door een reeks eenvoudige en efficiënte handelingen het brandstofverbruik en de gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt.

Om ecologisch te rijden moeten er tien basisregels in acht genomen worden. In een studie van het Zwitserse *Office fédéral de l'Énergie* uit 2000 wordt gewezen op de positieve gevolgen van de ecodriveopleiding voor het brandstofverbruik, de slijtage van het voertuig en de bewustwording van de chauffeurs met betrekking tot een milieuvriendelijk en verkeersveilig rijgedrag.

Jaren na de opleiding lag het brandstofverbruik van bestuurders die de opleiding hadden gevolgd, 11 procent lager dan bij de anderen. De resultaten van die methode zijn dus tastbaar en duurzaam. Mensen in het veld hebben me bevestigd dat de gedragswijziging verbluffend was.

We vragen de regering het aanleren van *ecodrive* verplicht te maken en te doen opnemen in het leerplan van de autorijscholen. Voorts moet ecologisch rijgedrag aangemoedigd worden via opleidingen op het werk en via fiscale incentives. Met het oog op de betrouwbaarheid van de opleidingen zal er ook een kwaliteitslabel moeten worden gecreëerd. Tot slot vragen we de regering een sensibiliseringscampagne op te zetten.

Als de bestuurders al deze eenvoudige handelingen onder de knie hebben, kan deze methode tal van voordelen bieden: ze is goed voor de koopkracht door het lagere brandstofverbruik, goed voor het milieu door de lagere uitstoot van broeikasgassen, en goed voor de economie door de vlottere doorstroming van het verkeer en het lagere ongevallencijfer.

Ik vraag u dan ook voor dit voorstel van resolutie goed te keuren.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij steunen dit voorstel van resolutie zoals het werd geamendeerd, omdat het perfect past in de doelstellingen uit de beleidsnota van staatssecretaris Schouppe om de ecodrive meer gangbaar te maken in het mobiliteitsbeleid. De resolutie werd gewijzigd om de administratieve rompslomp te beperken, om niet te veel administratieve *overhead* te creëren en om een extra belasting van de begroting te vermijden. (*Applaus bij CD&V*)

De bespreking is gesloten.

Ingediend amendement:

Aanbevelingen/Recommandations

• 5 – Jan Mortelmans *cs* (14505/)

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

De stemming over het aangehouden amendement en over het geheel van het voorstel zal later plaatsvinden.

19 Mededeling

Bij brief van 20 april 2009 deelde de heer Dirk Vijnck mede dat hij ontslag nam uit de LDD-fractie.

Bij brief van 21 april 2009 deelde de heer Bart Tommelein, voorzitter van de Open Vld-fractie, mij mede dat de heer Dirk Vijnck deel zou uitmaken van de Open Vld-fractie vanaf 23 april 2009.

Bij brief van 4 mei 2009 deelt de heer Dirk Vijnck mij mede dat hij zijn brief van 20 april 2009 intrekt en dat hij opnieuw deel uitmaakt van de LDD-fractie.

Bij brief van 4 mei 2009 heeft de heer Jean Marie Dedecker, voorzitter van de LDD-fractie, mij bevestigd dat de heer Dirk Vijnck deel uitmaakt van de LDD-fractie.

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 6 mei 2009, stel ik vast dat de LDD-fractie samengesteld is uit vijf leden en dat deze de voorwaarde vervult bedoeld in artikel 11, punt 2, van het Reglement, om een erkende politieke fractie te zijn.

Bijgevolg hef ik de bewarende maatregelen op die genomen zijn na ontvangst van de brief van 20 april 2009 van de heer Dirk Vijnck, aangezien ze zonder voorwerp zijn.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus zal geschieden.

20 Inoverwegingneming van voorstellen

In de laatst rondgedeelde agenda komt een lijst van voorstellen voor waarvan de inoverwegingneming is gevraagd.

Indien er geen bezwaar is, beschouw ik deze als aangenomen; overeenkomstig het reglement worden die voorstellen naar de bevoegde commissies verzonden.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus wordt besloten.

Ik stel u ook voor in overweging te nemen:

- het wetsvoorstel van de dames Thérèse Snoy et d'Oppuers, Meyrem Almaci en Muriel Gerkens, de heer Philippe Henry en mevrouw Tinne Van der Straeten voor een vrijwillige etikettering van levensmiddelen afkomstig van dieren die zonder genetisch gemodificeerde organismen gevoederd zijn (nr. 1976/1).

Verzonden naar de commissie voor de Volksgezondheid, het Leefmilieu en de Maatschappelijke Hernieuwing;

- het wetsvoorstel van mevrouw Katrien Partyka, de heer Joseph George, mevrouw Sofie Staelraeve, de heren David Clarinval, Servais Verherstraeten en Willem-Frederik Schiltz en mevrouw Freya Van den Bossche tot wijziging van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst wat de schuldsaldoverzekeringen voor personen met een verhoogd gezondheidsrisico betreft (nr. 1977/1).

Verzonden naar de commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de nationale wetenschappelijke en culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw;

- het voorstel van de heren Patrick Dewael, Daniel Bacquellaine, Christian Brotcorne, Thierry Giet, Bart Tommelein en Servais Verherstraeten tot wijziging van het Reglement wat de vervolging, de berechting en de aanhouding van ministers betreft (nr. 1978/1).

Verzonden naar de bijzondere commissie voor het Reglement en voor de Hervorming van de parlementaire werkzaamheden.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus wordt besloten.

Urgentieverzoek

20.01 Hans Bonte (sp.a): Ik vraag de urgentie voor het wetsvoorstel 1953/1. Het wil een discriminatie wegwerken in het werkgelegenheidsbeleid. Ook minister Milquet erkent dat dit zo snel mogelijk moet gebeuren.

Het voorstel wordt bij zitten en opstaan verworpen.

Naamstemmingen

21 Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Peter Vanvelthoven over "het ontbreken van een federaal beleid en de noodzaak om op 7 juni 2009 ook federale verkiezingen te houden" (nr. 317)

Deze interpellatie werd gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de Algemene Zaken en het Openbaar Ambt van 27 april 2009.

Twee moties werden ingediend (MOT nr. 317/1):

- een motie van wantrouwen tegen de regering werd ingediend door de heer Peter Vanvelthoven;
- een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Josy Arens, Michel Doomst, André Frédéric en Dirk Vijnck.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

(Stemming/vote1)

Ja	87	Oui
Nee	48	Non
Onthoudingen	2	Abstentions
Totaal	137	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervalt de motie van wantrouwen.

21.01 David Geerts (sp.a): Ik heb een stemafpraak met de heer Van Campenhout.

21.02 Maya Detiège (sp.a): Ik heb een stemafpraak met de heer Daems.

22 Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde over "de deelname van België aan de antiracismetop van de Verenigde Naties die in april 2009 in Genève plaatsvindt" (nr. 320)

Deze interpellatie werd gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen van 28 april 2009.

Twee moties werden ingediend (MOT nr. 320/1):

- een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Francis Van den Eynde en mevrouw Rita De Bont;
- een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Denis Ducarme.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

(Stemming/vote 2)

Ja	85	Oui
Nee	49	Non
Onthoudingen	2	Abstentions
Totaal	136	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervalt de motie van aanbeveling.

23 Moties ingediend tot besluit van de interpellaties van de heer Fouad Lahssaini over "de aan de Belgische onderneming Dredging International verleende exportkredieten voor baggerwerkzaamheden in het raam van de aanleg van een nieuwe haven in Dhamra" (nrs. 297 en 298)

Deze interpellaties werden gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen van 28 april 2009.

Twee moties werden ingediend (MOT nr. 297/1):

- een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Fouad Lahssaini;
- een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Katrin Jadin.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

23.01 Fouad Lahssaini (Ecolo-Groen!): Ik wil de aandacht vestigen op de inzet van die dekking voor Delcredere, en op de verantwoordelijkheid van onze regering, die een exportkrediet toekent voor een project waarvoor er geen correcte impactstudie werd uitgevoerd.

Er werd toestemming gegeven om de werken aan te vatten, ondanks diverse waarschuwingen en ondanks het feit dat internationale aanbevelingen niet in acht worden genomen.

(Stemming/vote 3)

Ja	92	Oui
Nee	35	Non
Onthoudingen	3	Abstentions
Totaal	130	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervalt de motie van aanbeveling.

23.02 Denis Ducarme (MR): Ik heb ja gestemd.

24 Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van mevrouw Juliette Boulet over "de situatie in

Birma en over de noodzaak het Belgische standpunt voor te bereiden in het vooruitzicht van de vernieuwing van het gezamenlijk Europees standpunt" (nr. 301)

Deze interpellatie werd gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen van 28 april 2009.

Twee moties werden ingediend (MOT nr. 301/1) :

- een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Juliette Boulet;
- een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Katrin Jadin en Hilde Vautmans.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

24.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Ik vestig de aandacht van mijn collega's op het zwakke gemeenschappelijk standpunt van de Europese Unie ten aanzien van Myanmar - het vorige standpunt werd bijna letterlijk overgenomen. De uitdagingen waar Myanmar voor staat, vragen echter om veel meer politieke daadkracht.

Na de doortocht van de cycloon Nargis is de humanitaire toestand in dat land rampzaliger dan ooit. Voorts zou Aung San Suu Kyi op 24 mei, een symbolische datum, kunnen vrijkomen. Tot slot dient er gewezen te worden op de uitdaging die de verkiezingen van 2010 vormen, en wij hebben voldoende reden om te veronderstellen dat ze niet democratisch zullen verlopen.

Ik heb deze motie ingediend om de boodschap uit te dragen dat de gerichte economische sancties aangescherpt zouden moeten worden, ook ten aanzien van de omringende landen en de Europese ondernemingen. We kunnen een bijdrage leveren door de diplomatieke en politieke druk op te voeren.

Ten slotte moeten we een krachtige politieke stem laten horen ter ondersteuning van de aanbevelingen van de VN-werkgroep inzake arbitraire detentie en eisen dat mevrouw Aung San Suu Kyi en de 2.100 politieke gevangenen worden vrijgelaten.

Ik roep mijn collega's, en meer bepaald de heren Dallemagne en Crucke en mevrouw Lalieux, van wie ik weet dat de Myanmarese kwestie hen na aan het hart ligt, op om mijn motie van aanbeveling te steunen.

De **voorzitter**: Er zijn blijkbaar te veel vergissingen. We zullen de stemming overdoen. Misschien moet men toch wat beter opletten tijdens de stemmingen.

(Stemming nr. 4 is geannuleerd.)

(Stemming/vote 5)

Ja	80	Oui
Nee	50	Non
Onthoudingen	8	Abstentions
Totaal	138	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervalt de motie van aanbeveling.

25 Moties ingediend tot besluit van de interpellatie van de heer Bert Schoofs over "de toestand in de gevangenissen en de alarmsignalen vanwege de penitentiaire beambten met betrekking tot nakend oproer" (nr. 315)

Deze interpellatie werd gehouden in de openbare vergadering van de commissie voor de Justitie van 29 april 2009.

Twee moties werden ingediend (MOT nr. 315/1):

- een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bert Schoofs en Peter Logghe;
- een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Raf Terwingen.

Daar de eenvoudige motie van rechtswege voorrang heeft, breng ik deze motie in stemming.

(Stemming/vote 6)

Ja	85	Oui
Nee	50	Non
Onthoudingen	2	Abstentions
Totaal	137	Total

De eenvoudige motie is aangenomen. Bijgevolg vervalt de motie van aanbeveling.

26 Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 16 juli 1973 waarbij de bescherming van de ideologische en filosofische strekkingen gewaarborgd wordt (1938/1)

Overgezonden door de Senaat

(Stemming/vote 7)

Ja	112	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	26	Abstentions
Totaal	138	Total

Bijgevolg neemt de Kamer het wetsontwerp aan. Het zal aan de Koning ter bekrachtiging worden voorgelegd.

27 Wetsontwerp tot wijziging van de artikelen 199ter en 212 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (1916/4)

(Stemming/vote 8)

Ja	99	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	39	Abstentions
Totaal	138	Total

Bijgevolg neemt de Kamer het wetsontwerp aan. Het zal aan de Senaat worden overgezonden.

28 Voorstel van resolutie betreffende het opstarten van proefprojecten met ecocombi (727/1)

(Stemming/vote 9)

Ja	111	Oui
Nee	23	Non
Onthoudingen	2	Abstentions
Totaal	136	Total

Bijgevolg neemt de Kamer het voorstel van resolutie aan. Het zal ter kennis van de regering worden gebracht.

29 Voorstel van resolutie betreffende het bevorderen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (76/5)

(Stemming/vote 10)

Ja	138	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	138	Total

Bijgevolg neemt de Kamer het voorstel van resolutie aan. Het zal ter kennis van de regering worden gebracht.

30 Aangehouden amendementen en artikelen van het voorstel van resolutie betreffende maatregelen ter bevordering van een zuinig en verantwoord gebruik van voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden (1450/1-5)

Stemming over amendement nr. 5 van Jan Mortelmans cs op de aanbevelingen.(1450/5)

(Stemming/vote 11)

Ja	27	Oui
Nee	111	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	132	Total

Bijgevolg is het amendement verworpen.

31 Geheel van het voorstel van resolutie betreffende maatregelen ter bevordering van een zuinig en verantwoord gebruik van voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden (1450/4)

(Stemming/vote 121)

Ja	137	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	137	Total

Bijgevolg neemt de Kamer het voorstel van resolutie aan. Het zal ter kennis van de regering worden gebracht.

32 Goedkeuring van de agenda

Wij moeten ons thans uitspreken over de ontwerpagenda die de Conferentie van voorzitters u voorstelt.

Geen bezwaar? (Nee) Het voorstel is aangenomen.

De vergadering wordt gesloten om 17.54 uur. Volgende vergadering woensdag 13 mei om 14.15 uur.

La séance est ouverte à 14 h 20 par M. Patrick Dewael, président.

Ministres du gouvernement fédéral présents lors de l'ouverture de la séance : Mme L. Onkelinx et messieurs D. Reynders, P. de Crem et S. Vanackere

Le **président** : Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la

Chambre. Elles seront reprises sur le site web de la Chambre et insérées dans l'annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Raisons de santé : Alexandra Colen, Camille Dieu, Daniel Ducarme et Ben Weyts

En mission à l'étranger : Olicier Maingain

À l'étranger : Hendrik Daems et Ludo Van Campenhout

Gouvernement fédéral

Herman Van Rompuy, premier ministre : Conseil européen (Prague)

Karel De Gucht, vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères : en mission à l'étranger

Stefaan De Clerck, ministre de la Justice : en mission à l'étranger

Questions

01 Questions jointes de

- **M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "les tests gratuits de qualité des drogues illégales" (n° P1044)**

- **M. Pierre-Yves Jeholet à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "les tests gratuits de qualité des drogues illégales" (n° P1045)**

- **M. Thierry Giet à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "les tests gratuits de qualité des drogues illégales" (n° P1046)**

- **M. Flor Van Noppen à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "les tests gratuits de qualité des drogues illégales" (n° P1047)**

01.01 Koen Bultinck (Vlaams Belang) : La ministre se dit favorable à l'instauration de contrôles de qualité portant sur des drogues telles que l'ecstasy et la cocaïne. Il me paraît tout à fait paradoxal qu'une ministre de la Santé publique envoie à la population un signal lui disant en substance que la consommation de drogues ne pose pas de difficulté.

Cette proposition est-elle le fruit d'une concertation au sein du gouvernement ? Comment le gouvernement envisage-t-il l'organisation d'une pratique illégale et répréhensible ? Cette proposition n'est-elle pas inconciliable avec les plans visant à prévenir l'alcoolisme, le tabagisme et la toxicomanie ?

01.02 Pierre-Yves Jeholet (MR) : J'ai été interpellé comme nombre d'entre nous par l'annonce d'une expérience pilote permettant de tester de la cocaïne. A l'époque, j'avais déjà interpellé la ministre de la Santé de la Communauté française au sujet de tests de drogues dites douces car j'estime que ce procédé engendre une banalisation.

L'annonce que vous avez faite a-t-elle fait l'objet d'une concertation en Conseil des ministres ? Quelles sont vos intentions ? Ce message est très mal passé tant auprès des jeunes que des familles.

01.03 Thierry Giet (PS) : Au vu de la réaction exagérée du ministre Michel, nous devrions nous demander si, en campagne électorale, tout est permis. Le « *testing* » de drogues évoqué ici est un élément du plan national de lutte contre les drogues développé entre 1999 et 2003. Cette question a aussi fait l'objet d'une proposition de résolution déposée au Sénat par des parlementaires cdH, VLD et MR. Enfin, cette idée fait partie du plan drogues du MR où je vois qu'en deuxième page, il est proposé de développer les « *pill testings* » à proximité des grands dancings.

Quelle est la demande dont vous avez été saisie ? Qu'en pense le gouvernement dans son ensemble ?

01.04 Flor Van Noppen (N-VA) : Mes collègues ont dit l'essentiel. La ministre est favorable à cette proposition et elle entend bien l'aborder dans le cadre de discussions avec les gouvernements régionaux. Les Communautés se donnent toutes les peines du monde pour bannir la drogue de la société mais si elles soumettent à des contrôles qualitatifs les substances stupéfiantes qui circulent dans les dancings, elles risquent de donner l'impression que ces substances ont été régularisées.

La ministre a-t-elle déjà ébauché un plan concret ? Si oui, quelle en est la teneur ? Ce plan a-t-il déjà été

l'objet d'une concertation au sein du gouvernement ? À quel résultat cette concertation a-t-elle abouti ?

01.05 Laurette Onkelinx, ministre (*en français*) : Tous les leviers de lutte contre la drogue doivent être actionnés : la prévention, l'aide, le dialogue, la prise en charge médicale et la réponse judiciaire. J'en suis convaincue. Voilà pourquoi j'ai été sidérée qu'un collègue aborde ce sujet en jouant sur la peur et le raccourci. Tous les partis francophones ont accepté depuis longtemps le « *pill testing* ». Le MR a pris des résolutions sur ce sujet depuis 2001, alors que Charles Michel en était le porte-parole. Que cela serve de leçon ! Il ne faut pas, pour des raisons électoralistes, mettre en jeu un dossier aussi important.

Revenons aux faits. En 2002, la Communauté française a décidé de soutenir l'ASBL Modus Vivendi pour des « *pill testings* ». À cette époque, la demande a été transmise à la cellule politique Drogues regroupant tous les ministres de la Santé, qui l'a accueillie favorablement à la condition que cela fasse l'objet d'une approche globale.

En 2005, mon prédécesseur a autorisé Modus Vivendi à acheminer des drogues vers des laboratoires d'analyse aux conditions que ce soit temporaire et qu'il y ait une évaluation externe, laquelle est assurée par l'Université libre de Bruxelles. Des expériences similaires ont eu lieu dans la plupart des pays d'Europe depuis dix ou quinze ans.

Entre 2005 et 2006, 200 tests ont été effectués. Ils ont permis de détecter de nouvelles drogues de synthèse et d'actionner le système d'alerte, et également d'atteindre certains consommateurs n'entrant pas dans les créneaux classiques de prévention. Trois consommateurs sur quatre ont perçu le test comme un signal d'alerte.

(*En néerlandais*) Dans une lettre de février 2009, la *Vereniging voor Alcohol- en andere Drugproblemen* me demande d'accorder à certains médecins l'autorisation de tester des drogues dans le cadre d'un projet pilote. J'ai renvoyé la question à la Cellule politique de santé en matière de drogues afin qu'elle procède à une analyse. Jusqu'à présent, je n'ai donc pris aucune décision.

Je ne suis pas très partisane du « *pill testing* ». En tant que ministre de la Santé publique, je ne veux toutefois pas rejeter sans autre forme de procès une initiative visant à réduire la quantité de drogues frelatées. Ces drogues circulent dans les festivals où la tentation est grande pour les consommateurs occasionnels, en particulier les jeunes.

(*En français*) Le dossier devait être transmis pour examen à la cellule politique Santé Drogues le 19 mai mais, vu que la sérénité ne semble pas pouvoir être assurée dans ce contexte électoral, j'ai demandé qu'il ne soit pas discuté à cette date.

01.06 Koen Bultinck (Vlaams Belang) : Cette réponse circonstanciée ne satisfait pas mon groupe politique. La ministre louvoie, consciente de la position difficile dans laquelle elle se trouve. L'absence de décision jusqu'à ce jour s'explique par le manque flagrant de consensus politique sur ce dossier comme sur tant d'autres.

La ministre ne répond pas à ma question de savoir comment elle va organiser une pratique pertinemment illégale et punissable. Elle n'explique pas davantage comment elle intégrera cette mesure dans sa politique de prévention en matière de consommation de drogues, d'alcool et de tabac.

Nous avons eu droit, durant la précédente législature, aux expériences basées sur l'héroïne à Liège. Avec le CD&V à la barre, nous continuons à nous engager sur cette pente glissante tout en envoyant aux jeunes le signal que la consommation de stupéfiants n'entraîne aucun danger. Pour notre part, nous restons fidèles à notre slogan : « Les drogues ? Non, merci ! ».

01.07 Pierre-Yves Jeholet (MR) : En 2004-2005, à la Communauté française, j'interrogeais déjà Mme Fonck à ce sujet pour dire mon indignation face au mauvais message transmis aux jeunes.

Tester des drogues de synthèse n'est pas neuf mais quand il s'agit de drogues dures comme la cocaïne, il

faut aussi parler de blanchiment d'argent lié à son commerce.

J'acte la marche arrière de la ministre par rapport à cette problématique.

01.08 Thierry Giet (PS) : Je remercie la ministre d'avoir recadré le problème dans un contexte global de santé publique et de lutte contre les drogues. Il est sage que ce dossier soit examiné après les élections, car, en effet, la sérénité ne peut être assurée pour le moment, nous venons encore d'en avoir un exemple.

01.09 Flor Van Noppen (N-VA) : En autorisant les tests de qualité des drogues, on donne tout de même l'impression que la consommation de drogues devient plus sûre. Tandis que les Communautés mettent tout en œuvre pour réduire, par des actions de prévention, la consommation de stupéfiants et la mortalité liée à la drogue, le gouvernement fédéral vient contrecarrer cette politique en encourageant la consommation de drogues.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Mia De Schamphelaere au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur "la Monnaie royale de Belgique" (n° P1043)

02.01 Mia De Schamphelaere (CD&V) : Le ministre a récemment proposé de fermer la Monnaie royale à partir de janvier 2010. Cette proposition est actuellement à l'examen au sein de groupes de travail. Cette institution a encore frappé 140 millions de pièces de monnaie l'année dernière. L'opposition à une fermeture éventuelle prend de l'ampleur au niveau des instances supérieures et parmi les 83 membres du personnel.

Le ministre a-t-il toujours l'intention de fermer la Monnaie royale ? Ressent-il une certaine pression ?

02.02 Didier Reynders, ministre (en néerlandais) : Nous avons demandé et reçu un audit de PricewaterhouseCoopers en mai 2008. L'audit n'avait pas pour objet la fermeture de la Monnaie royale mais l'arrêt des activités de production des pièces de monnaie. J'en ai informé le gouvernement fin 2008.

Nous avons à présent demandé des informations complémentaires. Depuis le début de cette année, nous disposons de quatre propositions de collaboration entre la Monnaie royale et diverses firmes nationales et étrangères pour poursuivre la production. J'ai reçu une première note de la Monnaie royale en mars 2009. Nous l'examinerons.

Aucune décision n'a donc encore été prise sur l'avenir de la Monnaie royale. Dans la mesure du possible, nous poursuivrons peut-être les activités de production. Il n'est absolument pas question de fermer la Monnaie royale.

02.03 Mia De Schamphelaere (CD&V) : Le ministre réitère son intention de gérer le plus efficacement possible les activités de la Monnaie royale, à savoir la frappe de pièces de monnaie, et donc éventuellement aussi de sous-traiter cette activité.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- **M. Renaat Landuyt au ministre de la Justice sur "l'attitude du parquet de Bruxelles en matière d'exécution des peines" (n° P1048)**

- **M. Bart Laeremans au ministre de la Justice sur "l'attitude du parquet de Bruxelles en matière d'exécution des peines" (n° P1049)**

03.01 Renaat Landuyt (sp.a) : Je plains un peu le ministre parce qu'aujourd'hui, il remplace son collègue de la Justice. Cette affaire est l'une des nombreuses gaffes commises cette année.

En 2007, un homme a été condamné à quatre ans de prison fermes pour des faits de pédophilie survenus avant 2002. L'intéressé est toujours libre et entretient des sites web sur lesquels il se moque ouvertement de sa condamnation et continue de défendre la pédophilie. La population se demande comment une telle chose

est possible.

Dans *De Morgen*, l'avocat de l'intéressé déclare que ceci n'a rien à voir avec la surpopulation dans les prisons. L'administration pénitentiaire soutient qu'elle n'a pas été chargée d'arrêter cet homme. Jos Colpin assure que c'est à l'administration de prendre cette décision parce que la peine est exécutoire.

Existe-t-il des directives générales relatives au traitement des individus condamnés pour pédophilie ? Après la période Dutroux, des engagements clairs ont été pris. Sont-ils toujours à l'ordre du jour ? Ont-ils été renouvelés ? Le ministère a-t-il pris une initiative pour faire arrêter cette personne ?

03.02 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : En ce qui concerne le pédophile récidiviste, nous assistons à une belle démonstration de politique du parapluie, puisque le quotidien *De Morgen* évoque des reproches mutuels entre le parquet et l'administration pénitentiaire. Non seulement, l'intéressé échappe jusqu'à présent à sa peine, mais de plus, il continue à diffuser ses obscénités sur ses blogs.

Cet homme bénéficie-t-il d'un régime de faveur ? Comment le ministre entend-il mettre fin à cette situation ?

J'en viens à présent à la fusillade contre des bus à Dilbeek. Les deux auteurs, majeurs et d'origine étrangère, ont été relâchés immédiatement après leur arrestation au lieu de faire l'objet de mesures exemplaires dans le cadre de l'affaire des violences commises contre des chauffeurs de bus et du lancement de projectiles sur des bus à Bruxelles. Les intéressés échapperont même au tribunal s'ils assurent l'indemnisation des dommages ! Le parquet de Bruxelles a-t-il réellement perdu la tête ?

03.03 Steven Vanackere, ministre, au nom de M. Stefaan De Clerck, ministre (*en néerlandais*) : Les condamnations sont exécutées sur l'ordre du ministère public. Sauf dans le cas des condamnations avec arrestation immédiate, le parquet envoie au condamné un billet d'écrou l'enjoignant de se présenter à la prison dans les cinq jours ouvrables. S'il ne réagit pas, il fait l'objet d'une ordonnance de capture et est signalé comme devant être recherché. Le parquet peut parfois décider de différer l'exécution de la condamnation. Dans le cas qui nous occupe, le parquet général fait savoir que l'intéressé a introduit en août 2008 un recours en grâce, toujours en cours de traitement. Cette circonstance ne constitue toutefois pas un obstacle à l'application de la peine.

Ni les parquets, ni l'administration pénitentiaire ne disposent de données chiffrées complètes sur le nombre de peines d'emprisonnement devant encore être exécutées. Il n'existe en tout état de cause aucune liste d'attente.

Les peines d'emprisonnement de plus de trois ans sont exécutées immédiatement alors qu'un sursis peut être accordé pour les peines plus courtes, éventuellement dans l'attente d'une surveillance électronique. Dans un cas comme dans l'autre, les intéressés n'échappent pas à leur peine pour autant. Le ministère public décide du moment de son exécution.

Dans sa question, M. Laeremans a parlé d'attaques contre des conducteurs de bus alors qu'il s'agit en réalité de deux bus vides et parqués qui ont été canardés la nuit. Il faut se garder de pratiquer l'amalgame entre ces incidents, qui sont différents. Six vitres ont été brisées dans le premier bus et sept dans l'autre, il n'y avait personne dans les environs immédiats et l'incident s'est produit la nuit à 3 h 57. Deux auteurs appréhendés ont rapidement fait des aveux spontanés : selon leurs propres dires, leurs agissements sont liés à l'accident dont un de leurs amis a été victime avec un bus de De Lijn. Les intéressés n'étaient pas connus de la Justice et ont déclaré lors de leur interrogatoire qu'ils assumeront leur responsabilité et qu'ils rembourseront les dégâts. Dès lors, une procédure de médiation pénale a été entamée immédiatement et De Lijn en a été informée le même jour. Si les intéressés ne remboursent pas les dégâts, la loi permet de porter malgré tout le dossier devant un tribunal, comme les intéressés en ont d'ailleurs été informés.

Le procureur du Roi soutient qu'il a agi avec intégrité et circonspection.

Le ministre de la Justice souligne que, dans la Zone Midi, la collaboration entre la police et le parquet est excellente et que cette zone apporte un soutien supplémentaire dans le quartier de la gare du Midi. Les services de police sont également particulièrement attentifs à la délinquance juvénile dans le parc de Huizingen.

03.04 Renaat Landuyt (sp.a) : Le parquet de Bruxelles doit tout de même être conscient qu'il y a un réel problème avec les bus à Anderlecht. Je m'étonne qu'on minimise de tels délits en arguant du fait que l'on a tiré sur des bus vides et qu'aucun chauffeur de bus n'a donc été menacé. Le ministre de la Justice ne peut que constater, tout comme nous, que le ministère public à Bruxelles adopte une curieuse politique en matière de répression pénale.

Le ministre a davantage à dire en matière d'exécution des peines mais il se borne à faire répondre ici qu'un recours en grâce a été introduit. Il y a eu ensuite une discussion théorique sur la procédure de poursuite pénale. Il a autorité pour sommer le parquet de faire son travail.

03.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Sur ce dernier point, mon collègue a tout à fait raison. Le parquet et l'Administration des établissements pénitentiaires s'accusent mutuellement pour se disculper individuellement et quoique cela ne m'ait pas semblé transparaître dans la réponse du ministre, celui-ci doit faire le nécessaire pour que ce pédophile soit arrêté rapidement.

S'agissant des bus, on me reproche de faire un amalgame entre les tirs dirigés contre des bus vides, ceux ayant pris pour cible des bus pleins et ceux n'ayant atteint que des pots de fleur. Mais le lendemain des événements de Dilbeek, un bus qui circulait à Machelen et à bord duquel se trouvaient encore des enfants peu de temps avant, a essuyé des tirs de carabine à air comprimé. En adoptant une attitude laxiste, le parquet n'a dès lors fait que créer des conditions propices à ce type de délits et, ce faisant, il a encouragé la criminalité à Bruxelles.

Je persiste à penser qu'un problème grave se pose au parquet de Bruxelles. Ce parquet, qui est en réalité mal dirigé, ferait mieux de ne plus s'occuper de ce qui se passe à Hal-Vilvorde. Aussi ce dossier est-il le énième dossier qui plaide en faveur d'une scission rapide de l'arrondissement judiciaire de Bruxelles-Hal-Vilvorde.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Marie-Christine Marghem au ministre de la Justice sur "l'indemnisation des victimes de Ghislenghien" (n° P1050)

04.01 Marie-Christine Marghem (MR) : Confirmez-vous qu'une proposition d'accord d'indemnisation des victimes de Ghislenghien a été conclue ? Avant que vous me répondiez, j'insiste sur le fait qu'il est important d'indiquer les critères sur lequel l'accord est fondé.

04.02 Steven Vanackere, ministre, au nom de M. Stefaan De Clerck, ministre (*en français*) : Un accord a été conclu. L'Union professionnelle des entreprises d'assurances belges Assuralia a planifié une conférence de presse à ce sujet pour la semaine prochaine. Malheureusement, je ne dispose pas d'autres informations.

04.03 Marie-Christine Marghem (MR) : Si j'avais en face de moi le ministre de la Justice, j'aurais certainement obtenu des éléments complémentaires. Il est déplorable de projeter l'information dans la presse puis d'annoncer que les éléments concrets relatifs à cette information seront communiqués huit jours plus tard. Par ailleurs, il ne conviendrait pas de proposer des indemnisations non conformes à la jurisprudence en ces matières.

J'invite les assureurs et le ministre à donner rapidement une information concrète à ce sujet.

L'incident est clos.

05 Question de M. Hans Bonte au premier ministre sur "les faillites" (n° P1051)

05.01 Hans Bonte (sp.a) : Au mois d'avril, 804 nouvelles faillites ont été recensées dans notre pays, ce qui porte le total de faillites depuis le 1^{er} janvier 2009 à 3.374, toutes ces faillites ayant entraîné 8.846 pertes définitives d'emplois. Et le gouvernement ne prend aucune mesure pour mettre fin à la discrimination entre les travailleurs devenus chômeurs à la suite d'une restructuration et les travailleurs devenus chômeurs à la

suite d'une faillite. Depuis l'adoption de mesures de crise, cette deuxième catégorie coûte en effet, par trimestre, 1.000 euros de cotisations sociales de plus aux patrons que la première. Conséquence : les travailleurs de cette seconde catégorie retrouvent plus difficilement du travail. Pourquoi le gouvernement ne fait-il rien pour remédier à cette discrimination ?

05.02 **Joëlle Milquet**, ministre (*en néerlandais*) : Le 20 avril 2009, j'ai déposé une note et un projet de loi au Conseil des ministres. Il s'agissait de propositions visant à prendre des mesures de crise pour éviter des licenciements et de propositions concernant les travailleurs qui se retrouvent au chômage après une faillite. Trois mesures ont été adoptées en matière de chômage économique. Étant donné que le nombre de faillites ne cesse de croître, le gouvernement devra toutefois également analyser mes autres propositions. Nous voulons en effet étendre les mesures de crise qui ont déjà été prises aux travailleurs qui se retrouvent au chômage après une faillite. Eux aussi devraient pouvoir bénéficier d'un accompagnement supplémentaire pour retrouver rapidement un emploi, ce qui signifie qu'ils devraient aussi recevoir une carte de restructuration et que les curateurs d'une faillite devraient mettre en place une cellule d'emploi. Une concertation a lieu à ce sujet avec le ministre de la Justice. Lundi prochain, je déposerai plusieurs projets de loi au niveau du gouvernement qui, je l'espère, prendra une décision dans les meilleurs délais.

05.03 **Hans Bonte** (sp.a) : Entre-temps, la discrimination s'accroît de mois en mois. Peut-être faudrait-il une condamnation judiciaire pour que le gouvernement se ressaisisse ? J'espère qu'une solution sera apportée rapidement.

L'incident est clos.

Délégation étrangère

Le **président** : Je salue à la tribune son excellence Abbas Bonfoh, président de l'Assemblée nationale de la République togolaise. (*Applaudissements sur tous les bancs*)

Questions (Continuation)

06 **Question de M. Josy Arens à la ministre des PME, des Indépendants, de l'Agriculture et de la Politique scientifique sur "l'importation de bœuf américain" (n° P1052)**

06.01 **Josy Arens** (cdH) : Les États-Unis et l'Union européenne ont annoncé, mercredi, avoir signé un accord pour régler leur conflit concernant la commercialisation en Europe du bœuf américain. Au terme de cet accord, l'Union européenne devra autoriser l'importation de bœuf de qualité à partir d'animaux non traités avec des hormones de croissance. L'importation de 20.000 tonnes de viande serait prévue les trois premières années, et jusqu'à 45.000 tonnes à partir de la quatrième année.

L'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire sera-t-elle chargée de contrôler la qualité du bœuf en provenance des États-Unis ? Comment procédera-t-elle et avec quels moyens ?

Les normes sanitaires aux États-Unis sont-elles similaires à celles de la Belgique ?

Quelles seraient les répercussions économiques de cet accord sur notre marché du bœuf en Belgique ?

06.02 **Sabine Laruelle**, ministre (*en français*) : Deux types de contrôle seront effectués : un premier à l'arrivée de cette viande aux portes de l'Europe. L'AFSCA sera chargée du contrôle de la viande importée en Belgique, sur base de documents et d'analyses.

Un deuxième type de contrôle sera exercé par l'Office alimentaire et vétérinaire de l'Union européenne, qui se rendra régulièrement aux États-Unis pour y analyser et contrôler les modes de production, d'abattage, etc.

Il s'agit de bœuf produit aux États-Unis, mais sans hormones. Les États-Unis devront assurer une traçabilité complète de la filière.

Les chiffres que vous citez sont des chiffres maximaux relatifs à l'ensemble de l'Union européenne. Je ne suis pas certaine que l'élevage de bœufs sans hormones sera suffisant pour permettre aux États-Unis de les exporter. En Belgique, la consommation de viande porte principalement sur le blanc bleu belge.

06.03 Josy Arens (cdH): En résumé, les normes pour cette viande importée seront identiques à celles en application en Belgique : vérifications à l'entrée et sur le terrain en Amérique.
Ne devrions-nous pas encourager l'Amérique à produire de la viande aux hormones ?

06.04 Sabine Laruelle, ministre (*en français*) : Si vous voulez qu'elle ne soit pas importée chez nous, oui !

L'incident est clos.

07 Question de M. Philippe Henry au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "l'accès au crédit pour les PME" (n° P1053)

07.01 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Depuis la crise financière, des craintes apparaissent quant à l'accès au crédit des entreprises. Jusqu'ici, le gouvernement et les banques ont été plutôt rassurants, affirmant qu'il ne se posait aucun problème dans ce domaine.

Le Centre de connaissance du financement des PME tire cependant des conclusions plus alarmantes : s'il n'y a pas de « *credit crunch* » en théorie, il existe dans les faits les démarches d'accès au crédit se caractérisant par plus de lourdeur, de demandes d'informations, de garanties et par des taux prohibitifs. Depuis décembre, on assiste à une chute des crédits pour les PME.

Quelle est l'analyse du gouvernement ? Quels sont les contacts en cours ? Que comptez-vous faire afin qu'il n'y ait pas de limitation du crédit pour les PME en raison d'un excès de précaution des banques qui, par ailleurs, ont été fortement aidées par l'État et dont nous sommes en droit d'attendre une contribution vis-à-vis de l'économie ? L'État a nommé des administrateurs publics dans les banques. Où en sont les actions du gouvernement à ce sujet ?

07.02 Sabine Laruelle, ministre (*en français*) : C'est moi-même qui ai demandé au Cefip de suivre de très près l'évolution de l'accès au crédit pour les PME. Cet organisme est chargé de soumettre les PME à un baromètre en vue d'adapter certaines mesures. Il est vrai que le baromètre de mars 2009 est au plus bas. Il n'est pas encore corroboré par les analyses macroéconomiques que doit produire la Banque nationale.

Nous constatons un ralentissement du crédit accordé aux PME. Deux raisons pourraient l'expliquer : un « *credit crunch* » ou le report par les PME de leurs investissements à cause de la conjoncture. Nous devons faire la part des choses.

Contrairement à ce que vous dites, je n'ai pas attendu le baromètre de mars 2009 pour prendre des mesures. Trois mesures ont ainsi été prises par l'entremise du Fonds de participation.

Tout d'abord, un nouveau produit, Initio, grâce auquel les PME peuvent introduire leurs demandes d'aide auprès du Fonds et ensuite solliciter leur organisme bancaire, afin d'éviter des réponses trop rapidement négatives de ce dernier. Ce produit rencontre un grand succès.

Un deuxième produit s'appelle Casheo, qui permet aux PME d'obtenir 80 % d'avance sur les factures émises auprès des autorités publiques.

Une troisième mesure consiste à instituer un médiateur du crédit dédié aux PME.

Je reviendrai devant le Parlement quand j'aurai obtenu les rapports sur Initio, Casheo et le médiateur du crédit.

07.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Je n'ai pas dit que rien n'avait été fait mais bien que le discours avait été plutôt rassurant.

Il ne s'agit pas uniquement d'utilisation des crédits : le rapport du Cefip dénonce aussi un problème d'accès au crédit et c'est là que nous devons atteindre des résultats. Si nous avons appliqué les critères évoqués par le Cefip vis-à-vis des banques, nous n'en serions probablement pas là aujourd'hui.

Les PME sont des acteurs extrêmement importants pour notre économie et pour l'emploi. Cela me paraît tout à fait central dans la situation de crise que nous connaissons.

Les signaux d'alarme sont bien présents. On attend que le gouvernement agisse. Pour le reste, nous attendons la suite de vos explications.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- **M. Bruno Stevenheydens** au ministre de la Défense sur "les interventions des F-16 belges en Afghanistan" (n° P1054)

- **M. Wouter De Vriendt** au ministre de la Défense sur "les interventions des F-16 belges en Afghanistan" (n° P1055)

- **M. Dirk Van der Maelen** au ministre de la Défense sur "les interventions des F-16 belges en Afghanistan" (n° P1056)

08.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : La presse britannique a relaté que nos F-16 ont participé à une action contre des terroristes talibans, dont deux ont été tués.

Ce matin, lors d'une réunion à huis clos de la commission spéciale chargée du suivi des missions à l'étranger, nous avons reçu les explications nécessaires concernant ces faits. Ce matin encore, j'ai pu lire que M. Van der Maelen prête au ministre l'intention de taire cet incident, mais nous avons donc bel et bien reçu des informations. M. Van der Maelen essaye-t-il de dissimuler que dans le précédent gouvernement, son parti a aussi approuvé les opérations en Afghanistan ?

La communication de tous les participants aux missions de la FIAS est-elle identique, ou est-elle différente ?

08.02 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!) : Le 30 avril, un F-16 belge a participé en Afghanistan à une action de neutralisation de plusieurs combattants talibans. Nous savions déjà que notre gouvernement avait décidé d'engager des F-16 dans le cadre de missions d'exploration et de bombardements aériens.

La commission spéciale chargée du suivi des missions à l'étranger s'est effectivement réunie à huis clos ce matin. Je ne suis pas d'accord avec le fait que ces informations doivent rester confidentielles et j'estime que l'opinion publique a droit à des informations transparentes et correctes. La semaine dernière, il s'est déjà avéré que cela ne constituait pas une évidence pour le ministre. Il a déclaré à plusieurs reprises que les militaires belges ne participeraient jamais à des opérations terrestres en Afghanistan, alors que le contraire se produit aujourd'hui.

Des centaines d'innocents ont récemment perdu la vie lors d'un bombardement aérien mené par des avions de combat américains en Afghanistan. Le ministre se targue du fait que notre pays fournira bientôt un quart du nombre total des avions de chasse en Afghanistan, ce qui accroît le risque que nous participions à des actions causant des victimes civiles. Comment le ministre peut-il justifier cela ?

08.03 Dirk Van der Maelen (sp.a) : Depuis l'arrivée du ministre De Crem, les partis de la majorité ont apporté leur soutien au renforcement de la présence belge en Afghanistan. Le nombre de militaires est passé de 250 à 610, six F-16 supplémentaires seront prochainement déployés et le budget est passé de 20 à pratiquement 50 millions d'euros. C'est un choix politique avec lequel notre parti ne peut en aucun cas être d'accord.

Ce qui me gêne, c'est que le ministre reste très vague sur ce que font nos militaires en Afghanistan. Ce n'est pas une guerre secrète. Le 6 octobre et le 26 décembre, le ministre a déclaré que les troupes belges n'effectueraient pas de patrouilles. Par la presse, nous apprenons que cela a tout de même été le cas.

Le **président** : Je demande à M. Van der Maelen de respecter le temps de parole.

08.04 Dirk Van der Maelen (sp.a) : Nous n'avons pas encore eu l'occasion de débattre de cette question en séance plénière à la Chambre. Je trouve pourtant que cette matière est d'une importance capitale.

Le **président** : Aucun débat n'est prévu à l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui.

08.05 Dirk Van der Maelen (sp.a) : Nos avions prennent part à des opérations en Afghanistan et le ministre ne dévoile ni le nombre d'avions ni les conséquences de leurs actions. Nous avons besoin de la presse britannique pour apprendre ce qui se passe.

La Chambre considère-t-elle aussi que toute la clarté n'a pas été faite sur les interventions en Afghanistan ? Demandera-t-elle au ministre de ne plus tenir de réunions à huis clos pour y divulguer des informations qui pourraient tout aussi bien être rendues publiques ?

Le **président** : Vous avez largement dépassé votre temps de parole.

08.06 Pieter De Crem, ministre (*en néerlandais*) : L'engagement de nos F-16 dans la province de Helmand s'inscrivait intégralement dans le cadre du mandat de la FIAS et était parfaitement conforme à la décision du Conseil des ministres. Notre *red card holder* confirme le rapport d'intervention que j'ai commenté ce matin en commission spéciale chargée du suivi des missions à l'étranger. Il en ressort clairement que les règles d'engagement ont été totalement respectées.

L'intervention de nos pilotes témoigne d'un grand professionnalisme, de discernement et du respect des règles. Les pilotes ont décidé d'utiliser le canon de bord, ce qui a permis d'éviter les dommages collatéraux. Deux poseurs de bombes ont été neutralisés et deux autres ont pris la fuite. Ce matin, en commission spéciale, j'ai fourni toutes les informations confidentielles disponibles. J'invite les auteurs des questions à reconnaître ce fait.

J'ai déjà communiqué la semaine dernière, toujours en commission spéciale chargée du suivi, les données statistiques relatives au nombre de missions et aux munitions utilisées. J'avais l'intention de fournir les données sur l'intervention du 30 avril ce matin en commission, ce qui a donc été fait.

08.07 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Voici deux semaines, nous avons interrogé le premier ministre sur le manque d'informations concernant l'opération en Afghanistan. Nous avons reçu rapidement des réponses adéquates. Il me paraît logique qu'une partie de ces informations ne puisse être divulguée qu'à huis clos.

Je ne comprends pas que le sp.a se livre à de telles attaques personnelles. Pensait-on que nos soldats seraient envoyés en Afghanistan pour y jouer les enfants de chœur ? J'espère en tout cas que nous resterons bien informés.

08.08 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!) : Les propos tenus par M. Stevenheydens sont indignes d'un parlementaire. Il ne convient pas de communiquer à huis clos les informations relatives à nos opérations militaires en Afghanistan. J'attends du ministre qu'il fasse preuve d'une certaine vision en ce qui concerne la stratégie à suivre en Afghanistan mais sa vision se résume à : plus de soldats et plus d'avions.

08.09 Dirk Van der Maelen (sp.a) : Je tiens à dire à la majorité qu'elle doit absolument se garder de suivre le ministre De Crem qui veut essayer d'entraîner insidieusement notre pays dans la guerre d'Afghanistan et invoque la confidentialité pour cacher son jeu. Il a déclaré publiquement que nos soldats ne partiraient pas en patrouille, or aujourd'hui ils mènent des opérations de patrouille. La presse étrangère commente en long et en large les opérations de leurs soldats en Afghanistan. Pourquoi la presse belge ne peut-elle faire de même ?

L'incident est clos.

09 Question de Mme Hilde Vautmans au premier ministre sur "la lutte menée par la Belgique contre la mortalité maternelle" (n° P1057)

09.01 Hilde Vautmans (Open Vld) : J'aurais en fait voulu savoir si le premier ministre approuve l'action parlementaire que nous menons aujourd'hui, à savoir la Nuit des mères, qui s'inscrit dans le cadre des

Objectifs du millénaire.

Lors de la Fête des mères, nous commémorons également les femmes qui meurent en couches ou au cours d'une grossesse. Elles sont nombreuses : une par minute. La plupart d'entre elles auraient pu être sauvées avec des moyens simples. Nous avons déjà élaboré une note de politique, adopté des résolutions et posé des questions à ce sujet.

Le gouvernement soutient-il notre action ? S'intéresse-t-il à ce problème ? Quelles actions menons-nous dans les pays partenaires pour lutter contre la mortalité maternelle ? Le ministre insistera-t-il, lors de ses contacts internationaux, sur la nécessité des droits sexuels et reproductifs des femmes ?

09.02 Charles Michel, ministre (*en néerlandais*) : Nous accordons bien entendu une grande importance à ce problème. La lutte contre la mortalité maternelle fait partie de la politique de santé globale de la coopération belge au développement. La cause principale de la mortalité maternelle réside en effet dans l'inaccessibilité géographique, financière et culturelle des soins de santé.

Dans plus de la moitié de nos pays partenaires, les soins de santé, en ce compris la santé sexuelle et reproductive, font partie des secteurs d'intervention prioritaires. La Belgique continuera à plaider dans les pays partenaires pour une meilleure intégration des soins de santé sexuelle et reproductive dans les systèmes de santé. Un quart de nos dépenses est consacré à cet aspect des soins de santé.

Le gouvernement soutien le combat en faveur des soins de santé et en particulier des droits reproductifs.

09.03 Hilde Vautmans (Open Vld) : Je me réjouis de ce soutien. Le groupe de travail parlementaire actif, composé de membres de tous les partis, poursuivra la lutte. J'espère que lors de la Nuit des mères, nous aurons une pensée pour toutes les femmes qui ont perdu la vie en la donnant. Et j'espère que suffisamment de moyens seront consacrés à ce secteur des soins de santé ainsi qu'à la distribution de moyens contraceptifs.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Xavier Baeselen** au ministre de l'Intérieur sur "la durée de validité de la carte d'identité électronique" (n° P1058)

- **M. Roel Deseyn** au ministre de l'Intérieur sur "la durée de validité de la carte d'identité électronique" (n° P1059)

10.01 Xavier Baeselen (MR) : Vous auriez annoncé une prolongation de cinq à dix ans de la validité des cartes d'identité électroniques, faisant ainsi épargner du travail pour les communes et des coûts pour les citoyens. Supprimerez-vous également l'obligation de renouvellement de la carte d'identité électronique pour les personnes de plus de septante-cinq ans ?

Enfin, avez-vous l'intention d'informer les citoyens sur les applications encore méconnues du public de la carte d'identité électronique ?

10.02 Roel Deseyn (CD&V) : Dans quelques mois, tous les citoyens de plus de 12 ans disposeront d'une carte d'identité électronique. Le ministre a soudain annoncé il y a quelques jours que la validité de la carte passerait de cinq à dix ans. Cette évolution ne manque pas d'étonner, étant donné que la puce est programmée avec une date d'expiration et que le contenu de la puce n'est également opérationnel que pendant une durée de cinq ans. L'adaptation de l'architecture, nécessitée par le prolongement de la validité de la carte, ne sera pas gratuite.

Par ailleurs, il est irresponsable d'instaurer une durée de validité aussi longue pour une carte d'un niveau technologique aussi élevé, étant donné les changements rapides en matière informatique – dix ans représentent une éternité dans ce domaine – et les impératifs de sécurité se rattachant à cette carte d'identité. À cela s'ajoute l'usure. Plusieurs personnes ont déjà été refusées dans un avion parce que leur puce ne fonctionnait pas.

Est-il exact que la carte sera valide durant dix ans ? Qu'en est-il des dispositifs de sécurité présents sur la carte ? Va-t-on développer une nouvelle carte à puce et quel en sera le coût ? Le ministre s'est-il concerté à ce sujet avec son collègue de l'Économie ? Où en est l'élaboration des nouvelles applications annoncées précédemment par le ministre ?

10.03 **Guido De Padt**, ministre (*en néerlandais*) : La durée de validité des cartes d'identité actuellement en circulation ne subira aucune modification. Ce sont les cartes qui seront délivrées à partir du 1^{er} janvier 2010 qui auront une durée de validité de dix ans. Je voulais déjà communiquer ces informations en commission il y a quelques semaines, mais l'auteur de la question n'était pas présent à ce moment-là.

(*En français*) J'ai chargé mon administration d'établir un projet de modification de la loi relative aux registres de la population et aux cartes d'identité.

(*En néerlandais*) Il n'est pas nécessaire de recourir à un nouveau type de carte pour doubler la durée de validité ; il faut uniquement une adaptation mineure du logiciel installé sur la puce de la carte et de l'infrastructure de l'application Belpic. Nous ne connaissons pas encore le coût exact, mais il ne sera pas très élevé. La sécurité de la carte est garantie par des algorithmes de chiffrement. Ainsi, le *new Belgian root certificate* est encore valable jusqu'en 2021.

La durée de validité est de dix ans en Espagne, à partir de l'âge de trente ans, ainsi qu'au Portugal. Dans ce pays, la validité est illimitée dans le temps au-delà de l'âge de 70 ans.

(*En français*) Le citoyen ne devra plus se rendre à l'administration communale qu'une fois tous les dix ans et il ne devra plus payer, toujours pour cette période, que le coût de la carte et le coût des photos. De plus, bientôt, le citoyen qui aura perdu ses codes secrets ne devra plus renouveler sa carte d'identité. Il pourra, en effet, se faire communiquer le code *puk*, ce qui lui permettra de la réactiver.

(*En néerlandais*) Les personnes âgées de plus de 75 ans doivent pouvoir obtenir une carte d'identité à durée de validité illimitée. Il va de soi qu'elles peuvent à tout instant demander que leur carte d'identité soit renouvelée, notamment lorsqu'elles se rendent à l'étranger.

10.04 **Xavier Baeselen** (MR) : En tant que libéral convaincu, j'applaudis cette initiative qui libèrera d'une charge les administrations communales. Une brochure informant les citoyens de toutes les possibilités offertes par la carte d'identité électronique serait la bienvenue.

10.05 **Roel Deseyn** (CD&V) : Les libéraux brandissent à tout bout de champ l'étendard de la liberté mais quand un problème de sécurité se pose, ils sont tout à coup pris de panique.

Il ne s'agit pas d'un problème de logiciel anodin. La capacité logicielle de la carte d'identité électronique est insuffisante pour lui permettre de satisfaire à des normes de sécurité plus élevées. Nous devrions nous renseigner pour savoir quelle puce électronique est utilisée en Espagne et au Portugal. Quoi qu'il en soit, le 1^{er} janvier 2010 est une date trop proche pour pouvoir encore adapter à temps la capacité de notre eID.

Je déplore que le ministre ait annoncé cette prolongation sans en informer le Parlement. Un débat parlementaire contribuerait pourtant à la qualité du processus décisionnel en la matière.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- **Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les normes de bruit à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° P1060)**

- **M. Robert Van de Velde au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les normes de bruit à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° P1061)**

11.01 **Ine Somers** (Open Vld) : L'entreprise Cargo B quittera l'aéroport national de Zaventem pour prendre ses quartiers à Bierset, près de Liège. Elle justifie ce déménagement en invoquant la sévérité des normes acoustique et la limitation des vols de nuit dans la périphérie bruxelloise. Or Zaventem remplit une fonction économique cardinale dans notre pays. Aujourd'hui, il s'agit d'un déménagement en Belgique mais dans le

passé, certaines entreprises sont déjà allées s'implanter dans des aéroports étrangers.

Que pense le secrétaire d'État de la proposition tendant à refédéraliser les normes acoustiques ? Que pense-t-il de l'idée qui consisterait à suivre dans ce domaine une approche européenne ? Cette idée sera-t-elle inscrite à l'ordre du jour de la présidence belge de l'UE l'année prochaine ? Dans quel délai le secrétaire d'État pense-t-il pouvoir créer un cadre stable qui permettrait de résoudre ce problème ?

11.02 Robert Van de Velde (LDD) : Je ne peux pas donner tort à Cargo B. Les limites sonores contingentent le développement de l'entreprise. Tantôt latent, tantôt aigu, le dossier des normes sonores traîne depuis des années et revient à la surface chaque fois qu'une entreprise jette l'éponge.

Le fait que la *Participatie Maatschappij Vlaanderen* (PMV) possède une participation dans Cargo B constitue un autre problème du déménagement de cette société. Qu'advient-il de cette participation si l'entreprise s'établit en Wallonie ?

Le secrétaire d'État était-il déjà au courant de ce déménagement ? Est-il intervenu dans ce dossier ? Il est clair que la répartition actuelle des compétences ne fonctionne pas. Le secrétaire d'État à la Mobilité et les deux ministres de l'Environnement n'arrivent pas à fixer de concert des normes sonores uniformisées. S'est-on préoccupé de cette question ? Le secrétaire d'État compte-t-il préparer un cadre juridique digne de ce nom pour l'aéroport ou faudra-t-il attendre que toutes les entreprises soient parties ?

11.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En septembre 2008, nous avons renforcé les normes de bruit autour de l'aéroport national, afin d'améliorer la qualité de logement dans une zone plus étendue. Nous essayons de trouver le meilleur équilibre possible entre écologie et économie, mais il ne sera hélas jamais parfait pour chacun.

En raison des normes plus strictes, Cargo B a été obligé de remplacer ses Boeings 747-200 bruyants et coûteux en kérosène par des appareils plus silencieux. Ils ont déjà acheté un Boeing 747-400 et le deuxième appareil suivra la semaine prochaine. Les normes de bruit n'ont en outre aucune influence sur l'exploitation de Cargo B. Les normes et les schémas d'exploitation sont totalement harmonisés. Cargo B a effectué 105 mouvements de vol entre le Nouvel An et fin avril. Deux atterrissages entre 23 heures et 6 heures ont été enregistrés, ce qui est parfaitement possible avec ces appareils plus silencieux. Il est donc impossible que les normes de bruit puissent être la raison de leur départ.

Je n'ai moi-même été informé du transfert de Cargo B qu'hier soir. J'avais en revanche déjà connaissance des propositions faites par Bierset aux exploitants de Zaventem. Reste à savoir si ces propositions tiennent la route et s'inscrivent dans le cadre des règles de concurrence mais il s'agit là d'une matière européenne.

Le transfert de Cargo B résulte donc moins des normes de bruit que de la guerre économique entre Zaventem et Bierset.

11.04 Ine Somers (Open Vld) : L'approche au niveau européen pourrait rendre la concurrence entre les aéroports plus honnête. La refédéralisation des normes sonores s'inscrit également dans ce cadre.

11.05 Robert Van de Velde (LDD) : C'est une grande nouvelle ! Si le secrétaire d'État soutient qu'il y a eu des offres peu orthodoxes, je me demande pourquoi nous nous adressons à l'Europe et pourquoi nous ne résolvons pas le problème en Belgique, en concertation avec le niveau flamand. Je ne comprends pas comment la *Vlaamse Participatiemaatschappij* peut laisser partir sans réagir une entreprise qui a cédé à des offres indécates.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **M. Alain Mathot** au secrétaire d'État à la Modernisation du Service public fédéral Finances, à la Fiscalité environnementale et à la Lutte contre la fraude fiscale, adjoint au ministre des Finances sur "le groupe d'experts" (n° P1062)

- **M. Stefaan Van Hecke** au secrétaire d'État à la Modernisation du Service public fédéral Finances, à la Fiscalité environnementale et à la Lutte contre la fraude fiscale, adjoint au ministre des Finances sur "le groupe d'experts" (n° P1063)

12.01 Alain Mathot (PS) : C'est avec surprise que j'ai pris connaissance de la composition du groupe chargé de plancher sur la charte du contribuable ainsi que sur la définition de la grande fraude fiscale et qui comprend quatre fiscalistes. Cela apparaît en contradiction avec les conclusions de la commission fraude fiscale qui proposent qu'une réflexion soit également menée au niveau de la Justice, du personnel et du travail du SPF Finances.

12.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Le secrétaire d'État a créé un groupe de travail chargé d'évaluer la charte du contribuable. L'objectif initial était que ce groupe de travail soit composé de manière équilibrée, de professeurs et de magistrats notamment, mais on a opté pour quatre avocats spécialisés en matière fiscale. Ce choix a été sérieusement mis en cause par quatorze fonctionnaires entendus cette semaine au sein de la commission d'enquête sur la fraude fiscale. Selon eux, les intéressés auraient collaboré aux grands dossiers de fraude de ces dernières années. Au sein de la commission, nous avons en tout cas déjà plusieurs fois obtenu confirmation des rumeurs concernant un certain nom, à savoir celui du professeur Afschrift.

La composition du groupe de travail est aujourd'hui totalement déséquilibrée. Outre les professeurs et magistrats, celui-ci doit absolument comprendre des fonctionnaires fiscaux spécialisés. Sur la base de quels critères le secrétaire d'État a-t-il désigné ces quatre personnes ? Est-il disposé à encore modifier la composition du groupe de travail ?

12.03 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (en néerlandais) : Dans le sillage d'une discussion sur le plan Devlies de lutte contre la fraude, le gouvernement a évoqué à la fin de l'an passé l'éventualité d'une adaptation de la charte du contribuable. Dans ce cadre, il a été demandé au ministre des Finances de créer un groupe de travail chargé de se pencher sur la question de cette charte. Le ministre m'a ensuite transmis cette mission.

(En français) Après cette discussion, nous avons décidé d'établir deux groupes de travail : un groupe pour la simplification de la fiscalité mis en place en avril et un groupe de travail « charte du contribuable » créé début mai. Ce groupe de travail a reçu de ma part une quadruple mission d'évaluation de la cohérence de la charte du contribuable sur le plan juridique ; de rédaction d'une définition juridique de la grande fraude fiscale ; de désignation des instruments d'intervention particuliers contre la grande fraude fiscale et de détermination des alternatives à prendre afin de garantir l'efficacité de l'administration dans la poursuite de la fraude fiscale et la sécurité juridique des contribuables.

(En néerlandais) Personnellement, je fais confiance aux quatre experts. Je ne les ai toutefois pas choisis moi-même. Il s'agit de professeurs d'université qui, chaque semaine, donnent un cours de droit fiscal à de nombreux étudiants.

(En français) Ce sont des personnes qui sont payées par l'autorité publique et assument des charges universitaires en matière de droit fiscal ; un rapport me sera remis durant ou après l'été. Ensuite, ce dossier reviendra devant vous.

12.04 Alain Mathot (PS) : À mon avis, la commission grande fraude fiscale a comme but essentiel de faire passer un message aux fraudeurs disant qu'il y a eu des excès et qu'il faut cesser ce genre de pratiques. Le fait de désigner des avocats fiscalistes qui sont liés aux dossiers que nous avons examinés et aux personnes qui sont venues témoigner biaise le signal que cette commission doit envoyer.

12.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : La réponse me déçoit parce que le secrétaire d'État n'explique pas vraiment le choix opéré. Le fait qu'il s'agisse de professeurs qui donnent cours à des milliers d'étudiants ne peut constituer un critère. La commission d'enquête nous a éclairés sur les intérêts qu'ils défendent et sur les positions qu'ils prennent. Le critère devrait concerner leur position à l'égard de la fiscalité. Leur vision ne s'inscrit pas au bénéfice du contribuable et ne va pas dans le sens d'une lutte sévère contre la fraude fiscale. Je suis très déçu de la composition du groupe de travail. Le fait de ne pas s'adresser à des fonctionnaires ni à des magistrats qui connaissent parfaitement bien la matière est un signal totalement inadéquat.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Clotilde Nyssens au secrétaire d'État au Budget, adjoint au premier ministre, et secrétaire d'État à la Politique des familles, adjoint à la ministre de l'Emploi, et en ce qui concerne les aspects du droit des personnes et de la famille, adjoint au ministre de la Justice sur "les effets de la nouvelle loi sur le divorce" (n° P1064)

13.01 **Clotilde Nyssens** (cdH) : Le nombre de divorces par consentement mutuel serait en diminution, passant d'une proportion de 60 % à 40 %. Par ailleurs, beaucoup de divorces seraient transcrits sans que les effets du divorce n'aient jamais fait l'objet d'une décision. Beaucoup de couples seraient donc divorcés sans qu'aucune disposition n'ait été prise par un tribunal concernant les effets sur les enfants mineurs ou en matière de logement.

Je souhaiterais qu'il soit procédé à une évaluation de cette loi.

Je souhaiterais également savoir quelles sont vos intentions quant à l'élaboration éventuelle d'une loi réparatrice.

13.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État (*en français*) : Il semble, si les témoignages se confirment, qu'un des objectifs de la loi n'ait pas été atteint. J'ai demandé à l'administration de vérifier l'exactitude des statistiques que vous évoquez. Une proposition a été émise hier : lors du divorce, énoncer également des solutions pour l'hébergement des enfants, le logement de la famille et les parts contributives des pensions alimentaires. Dès que je disposerai des chiffres et statistiques exactes, nous pourrions poursuivre ce débat.

13.03 **Clotilde Nyssens** (cdH) : Même s'il ne faut pas modifier trop rapidement une loi récente afin de lui laisser le temps d'avoir ses effets, dans ce cas-ci, une fois en possession des statistiques, une réparation rapide s'impose.

L'incident est clos.

Projets et propositions

14 **Projet de loi modifiant la loi du 16 juillet 1973 garantissant la protection des tendances idéologiques et philosophiques (1938/1-3)**

Transmis par le Sénat

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

14.01 **Josy Arens**, rapporteur : Je me réfère au rapport écrit.

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (1938/1)

Le projet de loi compte 4 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 à 4 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

15 **Projet de loi modifiant les articles 199ter et 212 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (1916/1-4)**

Discussion générale

La discussion générale est ouverte.

15.01 **Jef Van den Bergh**, rapporteur : Je me réfère au rapport écrit.

Le **président** : La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (1916/4)

Le projet de loi compte 5 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 à 5 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

16 Proposition de résolution relative au lancement de projets pilotes "écocombis" (727/1-3)**Discussion**

Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (727/1)

La discussion est ouverte.

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V), rapporteur : Lors de la réunion du 22 avril 2009, Mme Somers a présenté la proposition de résolution au nom des auteurs. La mise en circulation des "écocombis" peut donner une forte impulsion au transport de marchandises co-modal, surtout dans le domaine du trafic de conteneurs. L'avantage des "écocombis" est une plus grande rentabilité par voyage, laquelle entraîne une diminution du nombre de camions. Il en résulte également une réduction de la consommation de carburant et des émissions de particules fines pour le même volume de marchandises transportées. Un projet pilote est actuellement en cours aux Pays-Bas et ses résultats sont très prometteurs.

Dans notre pays, les Régions ont déjà consacré une réflexion de fond aux convois routiers longs et lourds, et le 10 juillet 2007, le Parlement flamand a adopté une proposition ayant trait au lancement d'un projet pilote. Un tel projet pilote relève de la responsabilité partagée de l'autorité fédérale et des Régions, et c'est la raison pour laquelle la commission de l'Infrastructure de la Chambre fédérale a également examiné cette proposition.

Il y a eu des interventions de M. Lavaux, qui a apporté son soutien à la proposition, et de Mme Snoy et d'Oppuers, qui n'y était pas favorable. J'invite celles et ceux qui souhaiteraient obtenir plus de détails à consulter le rapport écrit. Au nom du groupe CD&V, j'ai quant à moi fait référence à la résolution précitée du Parlement flamand mais curieusement, j'ai bien dû constater que le ministre compétent de la Région flamande ne porte manifestement pas un jugement positif sur l'arrêté royal élaboré par le gouvernement fédéral.

Président : M. Jo Vandeuren

Toutefois, à la Chambre, nous avons été cohérents avec nous-mêmes en soutenant le lancement d'un projet pilote.

Le représentant du secrétaire d'État à la Mobilité a expliqué qu'un projet d'arrêté royal avait été préparé et que l'avis des Régions et du Conseil d'État avait été demandé. La Région flamande n'a pas encore donné son avis. Le Conseil d'État a indiqué qu'un accord de coopération entre le fédéral et les différentes Régions

était nécessaire mais que cela présupposait que des progrès aient été réalisés, en particulier du côté flamand.

La résolution a été adoptée par 9 voix contre 2. (*Applaudissements*)

16.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Le présent projet est important compte tenu des engagements souscrits par la Belgique dans le cadre du protocole de Kyoto et des problèmes de mobilité croissants qui mettent en péril nos centres économiques. En cette matière, la Commission européenne plaide essentiellement en faveur de mesures de nature à améliorer la combinaison des différents modes de transport. Il s'agit en l'occurrence d'un projet d'une importance majeure, en particulier pour le port d'Anvers mais également pour les autres centres économiques dans l'ensemble du pays dans la mesure où il permettra de réaliser des économies de carburant et réduira les émissions nocives ainsi que le nombre d'accidents.

16.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Pour Ecolo, les politiques publiques en matière de transport doivent avoir deux objectifs : réduire le nombre d'accidents et de morts sur les routes, et diminuer les émissions de gaz à effets de serre.

Cette priorité n'est pas rencontrée dans la résolution en faveur des « écocombis ». Pour atteindre ces objectifs, le meilleur choix est le transfert modal entre la route et les autres voies de communication (eau et chemin de fer).

Un super camion représente peut-être une diminution relative de l'émission de gaz à effets de serre, mais une péniche équivaut à 80 camions. Si vous comparez les émissions de CO₂ entre le train et le camion, celles-ci sont de 30 g de CO₂/T/km pour le train et entre 210 et 1.430 g de CO₂/T/km pour les camions.

Il s'agit aussi d'un choix. Nous pouvons développer une politique d'amélioration du trafic routier, si elle ne rend pas moins compétitif le transport par rail et ne coûte pas en termes de sécurité routière et de gestion des infrastructures.

La revue *Via Secura* de l'IBSR reconnaît aux « écocombis » des avantages sur le plan de la rationalité et des émissions de gaz à effet de serre, mais estime qu'ils ne peuvent fonctionner qu'en respectant certaines conditions (il est impossible de les faire circuler sur la route sans bandes supplémentaires). Il faudra donc installer de nouveaux parkings et des lieux pour les transferts entre gros et petits camions.

C'est une question de choix dans nos investissements publics : il ne faut pas investir toujours plus dans le trafic routier.

Se pose ensuite la question de la sécurité. Selon *Via Secura*, de nombreuses conditions devront être remplies pour éviter que ces énormes véhicules ne constituent un danger, avec des coûts supplémentaires pour les budgets publics. De plus, cela créerait une compétition malheureuse avec le fret ferroviaire. Enfin, l'impact environnemental serait bien moins favorable que si le transfert s'opérait entre la route et le train.

16.04 Bruno Stevenheijdens (Vlaams Belang) : Le Vlaams Belang approuvera cette proposition de résolution. Il s'agit en l'espèce d'une responsabilité partagée par les niveaux fédéral et régional. Étant donné que trois parlements devaient en débattre, le lancement de trois projets pilotes a pris du retard.

Les « écocombis » présentent des avantages et des inconvénients et c'est précisément la raison pour laquelle des projets pilotes sont nécessaires. Aux Pays-Bas, ces projets se sont traduits par une réduction des émissions de CO₂ et des fines particules, ainsi que par une diminution du trafic. Les projets pilotes

doivent permettre d'établir si les « écocombis » se traduiront également par une diminution du trafic en Belgique.

Il y a presque deux ans, le Parlement flamand a adopté à une très large majorité une proposition de résolution visant le lancement de projets pilotes. Par ailleurs, ces projets ne sont pas incompatibles avec un accroissement des investissements dans le transport de marchandises par le rail ou la navigation intérieure. L'un n'empêche pas l'autre.

16.05 David Geerts (sp.a) : Les socialistes flamands voteront contre la proposition, qui tient exclusivement compte d'intérêts économiques. Elle fait incidemment référence aux droits d'émission, mais c'est juste pour sauver les apparences. Lorsqu'il est question de transport durable, il faut également parler du transport par voie fluviale et ferroviaire et certainement aussi de la sécurité routière.

Les « écocombis » seront utilisés entre les bassins industriels, mais ces régions intermédiaires comprennent précisément des zones d'habitat et des villages. De plus, les accès autoroutiers sont très serrés en Flandre.

Cette proposition de résolution ne me paraît guère opportune.

16.06 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le cartel sp.a-spirit a pourtant adopté la même proposition de résolution au Parlement flamand en 2007. L'absence de spirit à la Chambre est-elle à l'origine de cette différence de traitement ?

16.07 David Geerts (sp.a) : Je pourrais répéter les arguments avancés par notre groupe pour voter contre cette résolution, mais il est peut-être préférable que vous les lisiez dans le compte rendu.

16.08 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Peut-être serait-il plus judicieux que je répète ici l'intervention de votre collègue de parti au Parlement flamand ? (*Tumulte*)

16.09 Ine Somers (Open Vld) : Nous nous félicitons de cette proposition de résolution qui va dans le bon sens, à savoir celui d'une politique de mobilité durable et globale prenant en considération non seulement la route, mais également le chemin de fer et les voies navigables. Il n'est pas exact d'affirmer que les « écocombis » stimuleront davantage encore le transport routier au détriment du rail et du mode fluvial. Nous sommes favorables à des investissements dans tous les domaines, c'est-à-dire autant dans le rail et la navigation intérieure que dans un transport routier écologique.

Le transport de marchandises ne peut que s'accroître. Jusqu'en 2030 au moins, il restera le principal mode de transport. C'est la raison pour laquelle cette approche est la seule qui soit réaliste. Nous devons prendre nos responsabilités en matière d'environnement dans tous les domaines. Aux Pays-Bas, les « écocombis » ont permis de réduire les émissions en comparaison des camions classiques : 8 % de CO₂, 2 % de particules fines et 4 % d'azote. La réduction de la consommation de carburant peut aller jusqu'à 33 % par kilomètre parcouru.

L'argument de la sécurité routière, invoqué par certains, n'est pas pertinent parce que les « écocombis » ne seront utilisés que sur des trajets et à des moments où ils ne poseront aucun problème de sécurité pour le trafic. La proposition ne laisse aux Régions que la possibilité technique d'autoriser les « écocombis ». C'est à elles de décider de donner ou non cette autorisation. D'après l'expérience néerlandaise, les « écocombis » affichent d'ailleurs un très bon score en matière de sécurité routière.

16.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Notre collègue cite des chiffres de diminution d'émissions de gaz à effets de serre minimes par rapport aux chiffres portant sur la comparaison entre train et camion. Je ne vois pas en quoi c'est un progrès réel.

Il y aura forcément compétition car faire rouler des « écocombis » demande des investissements publics importants. Des infrastructures seront nécessaires quand un « écocombi » quitte l'autoroute. Ces investissements seront ceux qui manqueront au train. Le transport par « écocombi » est aussi rigide que le transport par voie ferrée, alors autant investir dans le train.

16.11 Ine Somers (Open Vld) : Nous voulons aussi stimuler les chemins de fer et la navigation intérieure, mais les statistiques démontrent clairement que le transport par route reste extrêmement important. Il convient de mettre tous les atouts dans son jeu.

16.12 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) : Les super poids lourds – je me refuse à utiliser le terme trompeur d'« écocombis » – seront interdits sur certains trajets. Aujourd'hui déjà, dans les villes et les régions urbanisées, on essaye en vain d'évincer les camions des centres-villes ou des centres des villages. Comment, dès lors, pourra-t-on obtenir ce résultat avec les super poids lourds ?

Les chiffres en provenance des Pays-Bas concernant les émissions de CO₂ et les particules fines ne sont pas valables pour la Belgique, où le secteur des transports est surtout responsable de cette pollution. Comment plus de véhicules utilitaires lourds pourraient-ils amener un changement ?

16.13 Ine Somers (Open Vld) : Ils ne circuleront pas dans les centres des villages mais bien dans les ports et dans les zones industrielles. Il revient aux Régions de baliser ces trajets. Et c'est parce que le transport par route est si important en Belgique que nous devons y réaliser des investissements écologiques.

16.14 David Geerts (sp.a) : Je ne vois pas comment ces « écocombis » pourraient aller d'une zone industrielle à l'autre sans emprunter l'infrastructure routière en zone rurale.

16.15 Ine Somers (Open Vld) : Quel raisonnement à la petite semaine ! Si le transport s'effectue par le rail, les autres modes de transport restent tout de même nécessaires ?

16.16 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je crois que tout le monde ne comprend pas de quoi il s'agit. Le transport durable de marchandises est un sujet que nous abordons sans aucun tabou. Il est illusoire de vouloir transporter des marchandises exclusivement par chemin de fer ou par voie navigable. Dans notre pays, environ 80 % des camions parcourent moins de 50 kilomètres. De telles distances ne peuvent être parcourues par chemin de fer ou par voie navigable.

Des camions longs de plus de 25 mètres et pesant de 50 à 60 tonnes sont en effet impressionnants. Certains jouent sur cet aspect et décrivent ces camions parce qu'ils en ont peur.

Une étude réalisée par Transport & Mobility Leuven pour le compte de la Commission européenne démontre que les « écocombis » présentent des avantages économiques et écologiques. Sur une base annuelle, ils représentent une économie de 24 à 29 milliards d'euros pour l'Europe et ils permettraient une réduction des émissions nocives et du nombre d'accidents de la route.

Le projet pilote lancé aux Pays-Bas s'est traduit par des résultats positifs en ce qui concerne le nombre de camions sur les routes, les émissions de substances nocives et la sécurité routière. En outre, aucun effet négatif n'a été observé au niveau de l'infrastructure routière.

M. Schiltz a à juste titre évoqué les intérêts des ports logistiques dans notre pays. Le port d'Anvers souffre actuellement d'un handicap concurrentiel par rapport au port de Rotterdam, qui peut recourir aux « écocombis ».

Vu tous ces avantages, il faut donner une chance au projet pilote. Car il s'agit bien d'un projet pilote et il n'est pas question de faire circuler ces poids lourds dans le centre des villages.

Mme Snoy a estimé que ce projet pourrait compromettre le système du *modal shift*. La procédure qui doit permettre à ces poids lourds de circuler sur nos routes est comparable à celle qui s'applique aux convois exceptionnels. Les autorités publiques pourront donc veiller à ce que ce transport de marchandises n'entrave pas le transport par le rail ou par les voies navigables.

En rejetant dans un esprit populiste le projet pilote des supercamions, on joue sur la crainte des gens. Notre bon sens nous dit qu'il faut soutenir ce projet pilote intelligent et écologique.

16.17 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Vous dites que cela a un effet positif, mais par rapport à quoi, à la situation actuelle ou la situation prévisible si nous ne faisons rien ? Un « écocombi » peut présenter un avantage maintenant, mais il n'en présente pas si le transport routier augmente de 50 à 100 %

dans les trente prochaines années. Nous demandons une politique sérieuse de transfert modal. Les « écomobis » nécessitent des zones d'activité en lien avec le réseau routier et non avec le réseau ferroviaire. Même si ce n'est qu'un projet-pilote, c'est un mauvais signal donné par le politique.

16.18 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!) : Je souhaite réagir parce qu'on nous accuse de populisme. Le gouvernement flamand, le CD&V et l'Open Vld continuent, malgré tout, à opter pour la Flandre en tant que plaque tournante logistique au lieu d'adopter une vision cohérente de la mobilité, notamment en introduisant la redevance kilométrique intelligente et le transport multimodal. Si elles étaient prises d'abord, ces mesures nous permettraient d'évaluer ensuite si ces supercamions sont vraiment nécessaires. Mais ici, on fait les choses à l'envers et on veut procéder à une expérience avec des supercamions que l'Autriche, la Suisse et l'Allemagne ont interdits. On parle du port mais, dans notre pays, le transport intérieur accuse toujours un retard énorme par rapport aux pays voisins. Avant de lancer ce projet pilote, il vaudrait mieux d'abord mettre en place toutes les autres conditions comme le transport multimodal. Le secteur logistique a toutes les peines du monde à faire transporter ses conteneurs par transport intérieur. Ne dites donc pas que nous condamnons purement et simplement ce projet. Au moins, nous avons une vision cohérente de la mobilité.

16.19 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : La campagne pour les élections régionales semble vraiment lancée. Je m'étonne que nous devions expliquer au groupe écologiste que cette expérience ne met nullement en question le transport multimodal. Elle complètera le transport routier et fluvial et rendra le transport de marchandises plus efficace et plus écologique.

On nous a reproché l'absence de données comparables. Acceptez dans ce cas que l'autorité fédérale permette aux autorités régionales d'étudier la situation, afin que nous puissions procéder à une analyse correcte.

16.20 Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) : M. Jannie Haeck, de la SNCB, a déjà mis en garde à plusieurs reprises contre la concurrence avec le transport ferroviaire, concurrence que la navigation intérieure – notamment sur le trajet Gand-Beringen - subira également. Je veux bien croire que les défenseurs de ce projet souhaitent mener une politique intégrée mais pourquoi, dans ce cas, aucune concertation avec la SNCB et la navigation intérieure n'a-t-elle été organisée ?

Président : M. Patrick Dewael.

17 Proposition de résolution relative à l'amélioration de l'accessibilité des transports en commun (76/1-5)

Discussion

Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (76/5)

La discussion est ouverte.

17.01 Valérie De Bue, rapporteur : Cette proposition de résolution suggère au gouvernement fédéral diverses actions en vue d'améliorer l'accès aux transports en commun pour les personnes à mobilité réduite. Entre le dépôt de cette proposition de résolution et son examen en commission, il y avait eu des évolutions, notamment dans les contrats de gestion du groupe SNCB. La commission a donc décidé d'organiser des auditions.

En premier lieu, le représentant de la SNCB Holding a mis en évidence l'évolution de la législation, la définition d'une norme au niveau du groupe et les objectifs pour la période 2008-2012 mais aussi le plan d'action, qui va bien au-delà. Pour cette période, la SNCB s'engage à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) cinquante-deux gares.

La deuxième audition concernait la SNCB. Elle est responsable de l'accueil et de l'assistance physique aux PMR ainsi que de l'adaptation du matériel roulant. Une assistance est proposée dans cent-trois gares. Elle nécessite du personnel qualifié. Les différentes hauteurs de quai rendent nécessaire l'emploi de matériel ad hoc.

On nous a fait part des investissements prévus en matière d'acquisition de trains et de l'attention prêtée aux PMR, ce qui se traduit, entre autres, par l'aménagement d'espaces multifonctionnels.

Enfin, Infrabel est venu exposer son action, notamment pour l'aménagement des quais, l'accès à ceux-ci, l'installation de rampes et d'ascenseurs. D'ici 2018, deux cent quatre-vingt-cinq gares auront des quais de hauteur standard et trente-huit gares accueillant 52 % des voyageurs seront équipées d'ici fin 2012.

S'en est suivi un débat sur la nécessité d'une bonne coordination entre les opérateurs et sur les délais de réalisation. Les signataires de la proposition ont admis que leurs recommandations étaient dépassées, compte tenu des nouveaux contrats de gestion. Ils ont donc proposé un amendement avec trois nouveaux points, à savoir demander au gouvernement de faire de l'accessibilité intégrale un sujet récurrent de la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications, ajouter au rapport annuel de la SNCB Holding un chapitre consacré à l'accessibilité, et demander que le groupe SNCB présente annuellement au Parlement un rapport sur les réalisations de l'année précédente en matière d'accessibilité.

Cet amendement a été co-signé par différents groupes : l'Open Vld, le CD&V, le cdH, le MR et le groupe Ecolo-Groen!. L'ensemble de la résolution a été adopté à l'unanimité. *(Applaudissements sur tous les bancs)*

17.02 Colette Burgeon (PS) : La mobilité durable est au cœur des grands enjeux de notre société. Elle est garante de l'équité sociale en permettant à tous l'accès à l'emploi, à la formation et aux structures publiques. Elle permet aussi un accès égal à la vie sociale et culturelle et est liée à un enjeu environnemental important.

La mobilité est devenue incontournable dans notre société où l'intermodalité s'articule autour de transports collectifs performants. Pour ce faire, ils doivent offrir une accessibilité aussi bonne que le fait la voiture personnelle.

Il est indispensable de prendre en compte les spécificités des personnes à mobilité réduite, voilà pourquoi le groupe PS vous présente cette proposition de résolution.

La proposition propose de faire de l'accessibilité intégrale un sujet récurrent de la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications, d'ajouter au contenu du rapport annuel établi par la SNCB-Holding un chapitre consacré à l'accessibilité et que la SNCB-Holding, Infrabel, la SNCB prennent pour base le rapport annuel transmis au ministre de la Mobilité et des Entreprises publiques ainsi qu'à la DGTT.

Le groupe PS est convaincu de la nécessité de poursuivre nos efforts en cette matière. L'accessibilité doit devenir un puissant gage de qualité de nos transports publics, pour l'ensemble de nos concitoyens.

17.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Nous sommes heureux de l'évolution de ce dossier.

Nous avons pris connaissance des différents projets de travaux mais je tiens à souligner la lenteur du processus. Actuellement, seules 7 gares sur 210 sont totalement accessibles aux personnes à mobilité réduite ! Pour 2012, on en promet 52, pour 2018, 100 et la totalité pour 2028.

Les chiffres communiqués par Infrabel, concernant l'accessibilité des quais prévoient 28 gares en 2008, 38 gares en 2012, 50 en 2018 et seulement 100 gares en 2028 !

Notre pays marque un énorme retard de ce point de vue ! Je demande qu'un débat soit tenu sur les structures actuelles de la SNCB, qui ne facilitent pas la concertation.

Je saluerai l'aspect humain remarquable de la SNCB qui met un personnel nombreux à disposition des usagers afin de leur faciliter l'accès.

Nous soutiendrons cette résolution en insistant pour que davantage de moyens lui soient accordés.

Pour terminer je ferai remarquer que la gare d'Ottignies, la plus fréquentée de toute la Wallonie, dispose de quais inaccessibles aux personnes à mobilité réduite ! Je souhaite que les critères de fréquentation soient pris en considération.

17.04 David Geerts (sp.a) : Le texte de la résolution a été sensiblement modifié parce qu'une série d'éléments étaient dépassés. Je me réjouis que nos collègues aient aussi adopté l'amendement tendant à remédier à cette situation.

Pendant les auditions, nous avons pu noter que la coopération était importante et de qualité. Tout le monde s'est accordé pour dire que l'accessibilité est importante. Les délais requis pour réaliser un environnement accessible sont longs ; c'est pourquoi il est positif que le Parlement organise chaque année un débat sur l'accessibilité, de manière à maintenir une certaine pression.

Le droit de se déplacer devient un droit fondamental ; les personnes âgées, les personnes handicapées ou les jeunes parents qui poussent une voiture d'enfant doivent aussi pouvoir monter dans les transports en commun. À cet effet, il faut apporter des changements dans les gares, mais aussi à l'environnement. Il est important, dès lors, que la SNCB se concerte en permanence avec les autres acteurs concernés.

Dans cette résolution, nous demandons de faire de l'accessibilité un sujet récurrent de la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications.

Nous demandons aussi d'ajouter un chapitre consacré à l'accessibilité au rapport annuel établi par la SNCB Holding.

La principale demande est, selon moi, que la SNCB Holding, Infrabel et le Groupe SNCB présentent annuellement au Parlement un rapport concernant l'accessibilité, dans l'espoir que la date butoir de 2038 puisse être spectaculairement avancée et que la thématique puisse bénéficier d'une plus grande visibilité mais aussi d'une meilleure assise.

Nous espérons que le texte sera adopté à l'unanimité. (*Applaudissements*)

17.05 David Lavaux (cdH) : Le groupe SNCB a déjà fourni des efforts en ce domaine mais il reste encore beaucoup à faire tant au niveau de l'aménagement des gares que des adaptations du matériel roulant. Il ne faut pas oublier que l'on considère comme personnes à mobilité réduite non seulement les handicapés mais aussi, entre autres, les personnes âgées, les femmes enceintes ou les familles qui conduisent leurs enfants en poussette. Je voterai avec mon groupe en faveur de cette résolution car nous désirons montrer que la question de l'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite fait partie de nos priorités.

17.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Le Vlaams Belang est bien entendu partisan d'une plus grande accessibilité des transports en commun. Bien qu'il soit davantage tenu compte, aujourd'hui, de l'accessibilité pour les personnes handicapées, il reste un long chemin à parcourir.

Cette résolution aborde également le problème de la coordination et de la répartition des compétences. Alors que la Flandre est compétente pour le transport urbain et régional, elle n'a pas voix au chapitre en ce qui concerne le transport ferroviaire, ce qui empêche une coordination efficace. La résolution évoque dès lors la conclusion d'accords, mais nous souhaitons aller plus loin et transférer toutes les compétences en matière de mobilité à la Flandre. Ce n'est qu'à cette condition qu'il pourra être question d'une politique de mobilité véritablement intégrée.

En attendant, cette résolution ne nous pose évidemment aucun problème. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Belang*)

17.07 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les personnes handicapées sont, plus que d'autres encore, amenées à

emprunter les transports en commun. La facilité d'accès est donc essentielle.

L'ancienne ministre Vervotte a eu le mérite de veiller à ce que les contrats de gestion conclus avec les trois sociétés de chemins de fer comprennent des mesures concrètes de nature à accroître l'accessibilité du trafic ferroviaire et des gares. Un plan stratégique concret a été élaboré. Il prévoit que d'ici à 2028 – la date peut sembler lointaine mais les efforts à fournir dans le domaine des infrastructures sont titanesques – toutes les gares devront être accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Lors de l'achat de nouvelles locomotives et de nouvelles rames, il sera aussi prêté attention à l'accessibilité.

La résolution originale ayant été rédigée avant la conclusion des contrats de gestion, quelques modifications ont évidemment dû être apportées.

Les aménagements des gares et des trains requièrent des investissements importants. Tous les problèmes ne peuvent évidemment pas être résolus du jour au lendemain. C'est la raison pour laquelle il importe que nous assurions un bon suivi des efforts fournis par les sociétés de chemins de fer. J'ignore si une résolution est indispensable à cet effet mais nous ne sommes bien sûr pas opposés à la teneur d'une telle résolution.
(*Applaudissements*)

La discussion est close.

Aucun amendement n'a été déposé ou redéposé.

Le vote sur la proposition aura lieu ultérieurement.

18 Proposition de résolution visant à promouvoir un usage économe et responsable des véhicules fonctionnant à l'énergie fossile (1450/1-4)

Discussion

Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (1450/4)

La discussion est ouverte.

18.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers, rapporteur : La proposition vise à diminuer les nuisances environnementales du trafic routier en stimulant la conduite écologique (*Eco-driving*). Cela pourrait se concrétiser en mettant l'accent sur la formation tant des professionnels de la route que des conducteurs de véhicules particuliers.

La proposition suggère de généraliser ces formations, de créer un service d'homologation, d'offrir des incitants et d'organiser une campagne de sensibilisation. Le CD&V a demandé si la situation budgétaire permettait d'octroyer des incitants fiscaux pour ce type d'activité. Le représentant du secrétaire d'État à la Mobilité a émis des objections par rapport à la création d'un service d'homologation ainsi que sur l'organisation d'une campagne de sensibilisation par l'IBSR. Quelques amendements ont fait l'objet de l'unanimité de la commission pour que les recommandations à l'égard du gouvernement soient formulées de manière plus large et moins précise.

La proposition a été adoptée avec 9 voix pour et 1 abstention.

18.02 Linda Musin (PS) : La voiture est omniprésente dans notre société. Bien que sans cesse plus coûteuse et néfaste pour l'environnement, elle n'est pas près de quitter nos vies.

En Belgique, il y a 5 millions de véhicules particuliers pour 10,5 millions d'habitants. Depuis l'an 2000, le kilométrage moyen avoisine les 15.000 kilomètres par an et 70 % des Belges se servent quotidiennement de leur voiture. Selon le Bureau du plan, cette tendance ne va pas s'inverser : les estimations pour 2030 prévoient que 84 % du trafic seront occupés par la voiture.

Priorité absolue doit donc être donnée à des politiques favorisant le report modal à des moyens plus écologiques et plus économiques. Les pouvoirs publics doivent mettre en place des solutions en ce sens. Mon groupe a déposé cette résolution afin d'inviter chacun à adopter l'*Eco-driving* : une série de gestes simples et efficaces pour réduire la consommation de carburant et l'impact sur l'environnement.

Rouler *Eco-driving* signifie respecter dix règles basiques. Une étude de l'Office fédéral suisse de l'énergie en 2000 met en évidence les effets bénéfiques des cours d'*Eco-driving* sur la consommation de carburant, l'usure des véhicules et la sensibilisation du conducteur à une conduite respectueuse de l'environnement et de la sécurité.

Des années après la formation, ceux qui l'avaient suivie consommaient 11 % de carburant de moins que les autres. Les résultats de cette méthode sont donc réels et durables. Les acteurs de terrain m'ont confirmé que les changements de comportement étaient stupéfiants.

Nous demandons au gouvernement de rendre obligatoire l'apprentissage de l'*Eco-driving*, en l'intégrant dans le cahier des charges des auto-écoles et par le biais de formations sur le lieu de travail et d'incitants fiscaux. Pour s'assurer du sérieux des formations, il faudra aussi créer un label de qualité. Enfin, nous demandons au gouvernement de lancer une campagne de sensibilisation.

Si tous ces gestes simples sont maîtrisés, cette méthode peut offrir nombre d'avantages ; elle sera bonne pour le pouvoir d'achat en réduisant la consommation de carburant, favorable à l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et profitable à l'économie en fluidifiant le trafic et en réduisant le nombre d'accidents.

Je vous demande donc de voter en faveur de cette proposition.

18.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : Nous soutenons cette proposition de résolution telle qu'elle a été amendée, parce qu'elle s'inscrit pleinement dans les objectifs figurant dans la note de politique générale du secrétaire d'État, M. Schouppe, et tendant à réserver une place plus importante à l'écoconduite dans la politique de la mobilité. La résolution a été modifiée pour limiter les lourdeurs administratives et l'*overhead* administratif et pour éviter de grever le budget. (*Applaudissements sur les bancs du CD&V*)

La discussion est close.

Amendement déposé :

Aanbevelingen/Recommandations
• 5 – Jan Mortelmans cs (14505/)

Le vote sur l'amendement est réservé.

Le vote sur l'amendement réservé et sur l'ensemble de la proposition aura lieu ultérieurement.

19 **Communication**

Par lettre du 20 avril 2009, M. Dirk Vijnck faisait savoir qu'il démissionnait du groupe LDD.

Par lettre du 21 avril 2009, M. Bart Tommelein, président du groupe Open Vld, communiquait que M. Dirk Vijnck faisait partie de son groupe à partir du 23 avril 2009.

Par lettre du 4 mai 2009, M. Dirk Vijnck m'a informé qu'il retire sa lettre du 20 avril 2009 et qu'il décide de rejoindre à nouveau le groupe LDD.

Par lettre du 4 mai 2009, M. Jean Marie Dedecker, président du groupe LDD, a confirmé l'appartenance de M. Dirk Vijnck à son groupe politique.

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 6 mai 2009, je constate que le groupe LDD est

composé de cinq membres et qu'il remplit donc la condition prévue à l'article 11, point 2, du Règlement pour être un groupe politique reconnu.

Dès lors, je lève les mesures conservatoires prises à la suite de la réception de la lettre du 20 avril 2009 de M. Dirk Vijnck, celles-ci étant sans objet.

Pas d'observation ? (*Non*)

Il en sera ainsi.

20 Prise en considération de propositions

Vous avez pris connaissance dans l'ordre du jour qui vous a été distribué de la liste des propositions dont la prise en considération est demandée.

S'il n'y a pas d'observations à ce sujet, je considérerai la prise en considération comme acquise et je renvoie les propositions aux commissions compétentes conformément au règlement.

Pas d'observation ? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Je vous propose également de prendre en considération :

- la proposition de loi de Mmes Thérèse Snoy et d'Oppuers, Meyrem Almaci et Muriel Gerken, M. Philippe Henry et Mme Tinne Van der Straeten instaurant l'étiquetage facultatif des produits alimentaires obtenus à partir d'animaux qui ont été nourris sans organismes génétiquement modifiés (n° 1976/1).

Renvoi à la commission de la Santé publique, de l'Environnement et du Renouveau de la société ;

- la proposition de loi de Mme Katrien Partyka, M. Joseph George, Mme Sofie Staelraeve, MM. David Clarinval, Servais Verherstraeten et Willem-Frederik Schiltz et Mme Freya Van den Bossche modifiant la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre en ce qui concerne les assurances de solde restant dû pour les personnes présentant un risque sanitaire accru (n° 1977/1).

Renvoi à la commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'Education, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture ;

- la proposition de MM. Patrick Dewael, Daniel Bacquelaine, Christian Brotcorne, Thierry Giet, Bart Tommelein et Servais Verherstraeten modifiant le Règlement en ce qui concerne la poursuite, le jugement et l'arrestation de ministres (n° 1978/1).

Renvoi à la commission spéciale du Règlement et de la Réforme du travail parlementaire.

Pas d'observation ? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Demande d'urgence

20.01 Hans Bonte (sp.a) : Je demande l'urgence pour la proposition de loi 1953/1 qui vise à mettre fin à une discrimination dans la politique de l'emploi. Mme Milquet a admis, elle aussi, que cela doit être fait dans les meilleurs délais.

La proposition est rejetée par assis et levé.

Votes nominatifs

21 Motions déposées en conclusion de l'interpellation de M. Peter Vanvelthoven sur "l'absence de politique fédérale et la nécessité d'organiser également des élections fédérales le 7 juin 2009" (n° 317)

Cette interpellation a été développée en réunion publique de la commission de l'Intérieur, des Affaires générales et de la Fonction publique du 27 avril 2009.

Deux motions ont été déposées (MOT n° 317/1) :

- une motion de méfiance à l'encontre le gouvernement a été déposée par M. Peter Vanvelthoven ;
- une motion pure et simple a été déposée par MM. Josy Arens, Michel Doomst, André Frédéric et Dirk

Vijnck.

La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

(Stemming/vote1)

Ja	87	Oui
Nee	48	Non
Onthoudingen	2	Abstentions
Totaal	137	Total

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, la motion de méfiance est caduque.

21.01 David Geerts (sp.a) : J'ai pairé avec M. Van Campenhout.

21.02 Maya Detière (sp.a) : J'ai pairé avec M. Daems.

22 Motions déposées en conclusion de l'interpellation de M. Francis Van den Eynde sur "la participation de la Belgique au sommet sur l'antiracisme qui se tiendra à Genève en avril 2009" (n° 320)

Cette interpellation a été développée en réunion publique de la commission des Relations extérieures du 28 avril 2009.

Deux motions ont été déposées (MOT n° 320/1) :

- une motion de recommandation a été déposée par M. Francis Van den Eynde et Mme Rita De Bont ;
- une motion pure et simple a été déposée par M. Denis Ducarme.

La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

(Stemming/vote 2)

Ja	85	Oui
Nee	49	Non
Onthoudingen	2	Abstentions
Totaal	136	Total

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, la motion de recommandation est caduque.

23 Motions déposées en conclusion des interpellations de M. Fouad Lahssaini sur "le crédit à l'exportation à l'entreprise belge Dredging International pour des travaux de dragages dans le cadre du

projet portuaire de Dhamra" (n°s 297 et 298)

Ces interpellations ont été développées en réunion publique de la commission des Relations extérieures du 28 avril 2009.

Deux motions ont été déposées (MOT n° 297/1) :

- une motion de recommandation a été déposée par M. Fouad Lahssaini ;
- une motion pure et simple a été déposée par Mme Kattrin Jadin.

La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

23.01 Fouad Lahssaini (Ecolo-Groen!) : Je voudrais attirer l'attention sur les enjeux de cette couverture pour le Ducroire et la responsabilité de notre gouvernement, qui accorde un crédit à l'exportation à un projet sans étude d'impact correcte.

L'autorisation a été donnée d'entamer les travaux en dépit de mises en garde et du non-respect de recommandations internationales.

(Stemming/vote 0)3

Ja	92	Oui
Nee	35	Non
Onthoudingen	3	Abstentions
Totaal	130	Total

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, la motion de recommandation est caduque.

23.02 Denis Ducarme (MR) : J'ai voté oui.

24 Motions déposées en conclusion de l'interpellation de Mme Juliette Boulet sur "la situation en Birmanie et la nécessité de préparer la position de la Belgique pour le renouvellement de la position commune européenne" (n° 301)

Cette interpellation a été développée en réunion publique de la commission des Relations extérieures du 28 avril 2009.

Deux motions ont été déposées (MOT n° 301/1) :

- une motion de recommandation a été déposée par Mme Juliette Boulet ;
- une motion pure et simple a été déposée par Mmes Kattrin Jadin et Hilde Vautmans.

La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

24.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!) : J'attire l'attention de mes collègues sur la faiblesse de la position commune prise par l'Union européenne sur la Birmanie, véritable « copié-collé » de l'ancien positionnement. Or, les défis auxquels est confronté ce pays appellent une action politique beaucoup plus forte.

Après le cyclone Nargis, la situation humanitaire est plus catastrophique que jamais. Ensuite, la date symbolique du 24 mai pourrait voir la libération potentielle de Aung San Suu Kyi. Enfin, il faut citer le défi des

élections de 2010, dont nous avons toutes les raisons de croire qu'elles ne seront pas démocratiques.

J'ai déposé cette motion pour dire qu'il convenait de renforcer les sanctions économiques ciblées, aussi pour les pays limitrophes et les entreprises européennes. Nous avons un rôle à jouer en augmentant les pressions diplomatiques et politiques.

Enfin, une voix politique forte doit s'élever en faveur des recommandations du groupe de travail des Nations unies sur les détentions arbitraires et exiger la libération de Mme Aung San Suu Kyi et des 2.100 prisonniers politiques.

J'invite donc mes collègues à soutenir ma motion de recommandation et en particulier MM. Dallemagne et Crucke et Mme Lalieux, dont je sais qu'ils sont sensibles au problème birman.

Le **président** : Un trop grand nombre d'erreurs se sont manifestement produites lors du vote. Nous recommençons le vote. Il conviendrait peut-être de redoubler d'attention durant les votes.

(Le vote n°4 est annulé.)

(Stemming/vote 5)

Ja	80	Oui
Nee	50	Non
Onthoudingen	8	Abstentions
Totaal	138	Total

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, la motion de recommandation est caduque.

25 Motions déposées en conclusion de l'interpellation de M. Bert Schoofs sur "la situation dans les prisons et les signaux d'alarme lancés par les agents pénitentiaires en ce qui concerne une révolte imminente" (n° 315)

Cette interpellation a été développée en réunion publique de la commission de la Justice du 29 avril 2009.

Deux motions ont été déposées (MOT n° 315/1) :

- une motion de recommandation a été déposée par MM. Bert Schoofs et Peter Logghe ;
- une motion pure et simple a été déposée par M. Raf Terwingen.

La motion pure et simple ayant la priorité de droit, je mets cette motion aux voix.

(Stemming/vote 6)

Ja	85	Oui
Nee	50	Non
Onthoudingen	2	Abstentions
Totaal	137	Total

La motion pure et simple est adoptée. Par conséquent, la motion de recommandation est caduque.

26 **Projet de loi modifiant la loi du 16 juillet 1973 garantissant la protection des tendances idéologiques et philosophiques (1938/1)**

Transmis par le Sénat

(Stemming/vote 7)

Ja	112	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	26	Abstentions
Totaal	138	Total

En conséquence, la Chambre adopte le projet de loi. Il sera soumis à la sanction royale.

27 **Projet de loi modifiant les articles 199ter et 212 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (1916/4)**

(Stemming/vote 8)

Ja	99	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	39	Abstentions
Totaal	138	Total

En conséquence, la Chambre adopte le projet de loi. Il sera transmis au Sénat.

28 Proposition de résolution relative au lancement de projets pilotes « écocombis » (727/1)*(Stemming/vote 9)*

Ja	111	Oui
Nee	23	Non
Onthoudingen	2	Abstentions
Totaal	136	Total

En conséquence, la Chambre adopte la proposition de résolution. Il en sera donné connaissance au gouvernement.

29 Proposition de résolution relative à l'amélioration de l'accessibilité des transports en commun (76/5)*(Stemming/vote 10)*

Ja	138	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	138	Total

En conséquence, la Chambre adopte la proposition de résolution. Il en sera donné connaissance au gouvernement.

30 Amendements et articles réservés de la Proposition de résolution visant à promouvoir un usage économe et responsable des véhicules fonctionnant à l'énergie fossile (1450/1-5)

Vote sur l'amendement n° 5 de Jan Mortelmans cs sur les Recommandations. (1450/5)

(Stemming/vote 11)

Ja	27	Oui
Nee	111	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	138	Total

En conséquence, l'amendement est rejeté.

31 Ensemble de la proposition de résolution visant à promouvoir un usage économe et responsable des véhicules fonctionnant à l'énergie fossile (1450/4)

(Stemming/vote 121)

Ja	137	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	137	Total

En conséquence, la Chambre adopte la proposition de résolution. Il en sera donné connaissance au gouvernement.

32 Adoption de l'ordre du jour

Nous devons nous prononcer sur le projet d'ordre du jour que vous propose la Conférence des présidents.

Pas d'observation ? (Non) La proposition est adoptée.

La séance est levée à 17 h 54. Prochaine séance le mercredi 13 mai 2009 à 14 h 15.