

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 janvier 2013

PROJET DE LOI

**contenant le budget général des dépenses
pour l'année budgétaire 2013**

AVIS

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Christophe BASTIN

Documents précédents:

Doc 53 2522/ (2012/2013):

001: Projet de loi (première partie).
002: Projet de loi (deuxième partie).
003: Amendements.
004: Erratum.
005 et 006: Amendements.
007 et 008: Rapports.
009: Amendements.
010 à 019: Rapports.
020: Amendement.
021 à 031: Rapports.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 januari 2013

WETSONTWERP

**houdende de algemene uitgavenbegroting
voor het begrotingsjaar 2013**

ADVIES

**over sectie 33 – Mobiliteit
en Overheidsbedrijven**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Christophe BASTIN**

Voorgaande documenten:

Doc 53 2522/ (2012/2013):

001: Wetsontwerp (eerste deel).
002: Wetsontwerp (tweede deel).
003: Amendementen.
004: Erratum.
005 en 006: Amendementen.
007 en 008: Verslagen.
009: Amendementen.
010 tot 019: Verslagen.
020: Amendement.
021 tot 031: Verslagen.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Sabien Battheu

A. — Titulaires / Vaste leden:

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

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

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

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

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2012 – Section 33 – Mobilité et Entreprises publiques – et 32 (*partim*) – Télécommunications – au cours de ses réunions des 15, 16 et 22 janvier 2013.

A. ENTREPRISES PUBLIQUES

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

2013 sera une année particulièrement cruciale pour l'avenir des entreprises publiques.

L'enjeu est de taille puisque par le biais des entreprises publiques, l'État peut assurer à tous un ensemble de services de première nécessité, à un prix abordable et quel que soit l'endroit du territoire où l'on se trouve.

Rémunération dans les entreprises publiques

Le gouvernement a voulu s'assurer qu'un ensemble de principes déontologiques et de bonne gouvernance guident la gestion de ces entreprises.

Aussi, une loi relative aux sociétés de management entrera prochainement en vigueur. Elle interdira désormais dans les organismes d'intérêt public, les entreprises publiques autonomes et les personnes morales, sur lesquelles l'État fédéral exerce directement ou indirectement une influence dominante, de percevoir une rémunération par le biais d'une société afin d'éviter l'impôt sur les personnes physiques.

Ce dispositif doit être prochainement complété par une loi assurant un écart raisonnable entre les salaires les plus élevés et les plus bas. Un projet de loi en ce sens est en discussion au sein du Gouvernement.

Réforme des structures du Groupe SNCB

En ce qui concerne le Groupe SNCB, la réforme des structures a été avalisée par le Conseil des ministres du 11 janvier 2013 et sera donc maintenant mise en œuvre.

Le but premier de cette réforme est de placer le passager est placé au centre des attentions. En effet, la réforme met l'accent sur une offre de transport intégrée, une meilleure collaboration pour une meilleure ponctua-

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft het wetsontwerp houdende algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2012 – Secties 33 – Mobiliteit en Overheidsbedrijven – en 32 (*partim*) – Telecommunicatie – besproken tijdens haar vergaderingen van 15, 16 en 22 januari 2013.

A. OVERHEIDSBEDRIJVEN

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER PAUL MAGNETTE, MINISTER VAN OVERHEIDSBEDRIJVEN, WETENSCHAPS- BELEID EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

2013 zal een bijzonder cruciaal jaar zijn voor de toekomst van de overheidsbedrijven.

De inzet is groot omdat de Staat via de overheidsbedrijven en de beheerscontracten die deze ondernemingen aan de overheid binden, de bevolking een reeks basisdiensten tegen een betaalbare prijs op het hele grondgebied kan aanbieden.

Bezoldigingen in de overheidsbedrijven

De regering heeft zich er bovendien van willen vergewissen dat een aantal deontologische principes en beginselen van goed bestuur het beheer van deze "maatschappelijke" bedrijven zouden sturen.

Er zal ook binnenkort een wet rond de managementvennootschappen, die door mijn voorganger werd voorgesteld, in werking treden. De wet zal verbieden dat er in de instellingen van openbaar nut, de autonome overheidsbedrijven en de rechtspersonen waarop de Federale Staat rechtstreeks of onrechtstreeks een overheersende invloed uitoefent, bezoldiging worden ontvangen waardoor de personenbelasting wordt ontweken.

Deze voorziening wordt weldra ook vervolledigd door een wet die ervoor zorgt dat de kloof tussen het hoogste en het laagste salaris redelijk zou blijven. De regering bespreekt momenteel een wetsontwerp in die zin.

Hervorming van de structuren van de NMBS

Wat de NMBS-Groep betreft, zal de hervorming van de structuren, die op 11 januari 2013 door de Minister-raad werd goedgekeurd, nu uitgevoerd worden.

De eerste doelstelling van deze hervorming is de reizigers centraal plaatsen. De hervorming legt inderdaad de nadruk op een geïntegreerd vervoersaanbod, een betere samenwerking voor een toegenomen stiptheid

lité des trains, une professionnalisation de l'accueil et de l'information à la clientèle.

Pour ce faire, la réforme prévoit une répartition des activités simple et univoque devant conduire à une amélioration de la satisfaction des passagers. Cette satisfaction doit être atteinte tant du point de vue de l'offre de transport que sur les plans de la ponctualité, de l'information ou de l'accueil.

Le passager, le client est placé au centre du modèle.

Donc, d'une part la SNCB sera le seul point contact direct avec les passagers tandis qu'Infrabel pourra se concentrer sur ses métiers de base que sont la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire.

Dans cette optique, la SNCB assurera la conception, construction et gestion des gares et l'accueil de la clientèle dans celles-ci, l'accueil de la clientèle et des tiers en situation de crise et elle reprend les activités liées à la sécurité des biens et des personnes dans les gares.

La diminution du nombre de filiales, la rationalisation des coûts et la maîtrise de l'endettement feront également partie de la mise en place de la réforme. Les futurs CEO recevront cette triple mission en plus de l'amélioration globale de la qualité de service aux voyageurs.

L'intégration du modèle sera, par ailleurs, assurée via une convention de transport qui déterminera avec une grande précision les modes de collaboration entre les deux entités et via le statut unique des cheminots.

Objectifs du Groupe et contrats de gestion

Les contrats de gestion déterminent un ensemble d'objectif à atteindre et de mission à offrir pour assurer un service public de qualité à tous.

En 2013, la ponctualité reste un des problèmes majeurs à résoudre. Les voyageurs sont en droit d'arriver à l'heure à leur destination. Ce point concentrera toute l'attention du Gouvernement.

L'information et l'accessibilité devront également être améliorées: diffusion d'information dans les trains, multiplication des automates, simplification de la gamme de tarifs... En terme d'accessibilité, la concertation avec les associations de personnes handicapées devra être renforcée notamment à l'occasion des prochains plans

van de treinen, een professionalisering van het onthaal en de informatie aan de reiziger.

De hervorming voorziet daartoe in een simpele en duidelijke herverdeling van de activiteiten die tot een significante verbetering van de klantentevredenheid moet leiden. Die tevredenheid moet gehaald worden rond zowel het vervoersaanbod als rond stiptheid, informatie en onthaal.

De reiziger, de klant komt centraal te staan.

De NMBS wordt dus het enige rechtstreekse contactpunt met de reizigers, terwijl Infrabel zich zal kunnen concentreren op haar basistaken, namelijk het beheer en de exploitatie van het spoorwegnet.

In dit opzicht zal de NMBS instaan voor het ontwerpen, de constructie en het beheer van de stations, het onthaal van de klanten in die stations, het onthaal van de klanten en derden in crisissituaties en ze neemt de activiteiten over die verbonden zijn aan de veiligheid van goederen en personen in de stations.

De vermindering van het aantal dochtermaatschappijen, de rationalisering van de kosten en de beperking van de schuld zullen ook deel uitmaken van de hervorming. In aanvulling op de algemene kwaliteitsverbetering van de dienstverlening aan de reizigers, zullen de toekomstige CEO's ook voor deze drievoudige missie instaan.

De integratie van het model wordt bovendien gegarandeerd door middel van een vervoerovereenkomst die de samenwerking tussen de twee entiteiten nauwkeurig zal bepalen, en ook door middel van het eenheidsstatuut van het spoorwegpersoneel.

Doelstellingen toegewezen aan de Groep en beheerscontracten

De beheerscontracten bepalen een geheel doelstellingen die bereikt moeten worden en het aanbod dat nodig is om een kwaliteitsvolle dienstverlening voor iedereen te verzekeren.

De stiptheid blijft in 2013 het grootste probleem dat opgelost moet worden. Reizigers verwachten terecht om op tijd op hun bestemming te geraken. Dit punt krijgt de volledige aandacht van de regering.

De informatie en toegankelijkheid moeten ook verbeterd worden: verspreiding van informatie in de treinen, meer automaten, vereenvoudiging van de tarieven.... In termen van toegankelijkheid zal het overleg met de verenigingen van personen met een handicap versterkt moeten worden, onder meer naar aanleiding van de vol-

de gestion. Il faut lever progressivement les entraves aux déplacements des personnes à mobilité réduite. La sécurité dans les trains et les gares et la convivialité seront également recherchés via la mise en oeuvre du plan "prévention et sécurité sociétale" ou par la poursuite des projets pilotes de "crèches mobiles" par exemple.

En 2013, dans l'attente d'une nouvelle structure, les contrats de gestion 2008-2012 ont été prolongés.

Pour l'avenir, les futurs CEO devront, sur base de leur plan d'entreprise, négocier les nouveaux contrats de gestion. Pour l'élaboration de ces contrats, il faudra se recentrer sur l'essentiel: un service de transport public performant, sûr et ponctuel.

Le reporting fixé dans les contrats de gestion sera fortement simplifié et concentré, non plus sur la manière d'atteindre les objectifs mais bien sur le résultat.

Pour le volet sociétal, des processus structurels seront privilégiés: engagement dans une certification Environnementale, screening des décisions par les associations représentatives des personnes handicapées ou encore, le cas échéant, par l'adoption d'obligations légales ou réglementaires.

Plan de transport

À plus d'un titre, donc, 2013 sera une année majeure pour le rail.

Dès lors que la réforme sera accomplie, il faudra relancer la préparation du nouveau plan de transport dont le ministre a demandé le report après la mise en place des nouvelles structures. En effet, il importe que ce dernier soit lancé dans un contexte optimal pour en garantir le succès.

Le travail réalisé n'est, dans ce cadre, pas perdu. Il n'est que postposé.

Plan pluriannuel d'Investissement

Le projet de plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 a été transmis fin 2012 par le groupe SCNB. Il sera également prochainement discuté au sein du Gouvernement, ainsi qu'avec les Régions.

Le contexte budgétaire difficile, qui a amené à une réduction de la dotation de 140 millions d'euros du groupe SNCB pour 2013, rend plus que jamais nécessaire une bonne priorisation des investissements.

genda beheersplannen. De hindernissen die personen met een handicap bij hun verplaatsingen ondervinden moeten progressief verholpen worden. Er wordt ook gestreefd naar veiligere en gezelligere treinen en stations, via de uitvoering van het plan "sociale veiligheid en preventie" of via pilootprojecten zoals "mobiele crèche" bijvoorbeeld.

De beheerscontracten 2008-2012 werden in 2013, in afwachting van de nieuwe structuur, verlengd.

De toekomstige CEO's zullen, op basis van hun ondernemingsplan, de nieuwe beheerscontracten moeten onderhandelen. Voor de uitwerking van deze contracten zal de focus op de essentie moeten gelegd worden: een efficiënt, veilig en stipt openbaar vervoer.

De reporting die bepaald is in de beheerscontracten zal ook sterk vereenvoudigd en toegespitst worden, namelijk niet langer op hoe de doelstellingen kunnen bereikt worden, maar wel op het resultaat.

Voor het sociale luik wordt voorkeur gegeven aan structurele processen: verbintenis tot een milieucertificering, screening van de beslissingen door verenigingen van personen met een handicap of, in voorkomend geval, door de aanname van wettelijke en reglementaire verplichtingen.

Vervoersplan

2013 wordt dus in meerdere opzichten een belangrijk jaar voor het spoor.

Wanneer de hervorming bereikt zal zijn, moet de voorbereiding gelanceerd worden van het nieuwe vervoersplan, dat dem minister gevraagd heeft uit te stellen tot na de realisatie van de nieuwe structuren. Het is inderdaad belangrijk dat het plan in een optimale context gelanceerd wordt om er het succes ervan te waarborgen.

Het geleverde werk gaat in dit kader niet verloren. Het wordt slechts uitgesteld.

Meerjareninvesteringsplan

Het ontwerp-MIP 2013-2025 werd eind 2012 door de NMBS-Groep overgemaakt, en zal binnenkort binnen de regering en met de Gewesten worden besproken.

De moeilijke budgettaire context die geleid heeft tot een vermindering met 140 miljoen euro van de dotatie voor de NMBS noodzaakt meer dan ooit dat er duidelijk prioriteiten worden bepaald binnen de investeringen.

Ce plan devra intégrer la croissance attendue du trafic voyageurs sur base des projections du bureau du plan. Il doit aussi couvrir des investissements importants en matière de sécurité, de renouvellement d'installations existantes arrivant en fin de vie, d'acquisition de nouveau matériel roulant. Le maintien d'un service public de qualité et accessible à tous est également une des priorités.

Les objectifs de sécurité et de ponctualité doivent être atteints tout en garantissant que des projets structurants au niveau régional tels que le RER, le Diabolo, la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg, ... puissent aboutir.

Le service au public doit être garanti pour l'avenir, y compris dans les régions les plus reculées du pays.

Dans ce cadre, il ne paraît pas souhaitable d'entrer dans un schéma de réduction de l'entretien des lignes les moins fréquentées en Wallonie conduisant aux restrictions et aux suppressions de circulations telles qu'elles ont été présentées récemment par Infrabel.

bpost

En ce qui concerne bpost, entreprise publique autonome et prestataire de missions essentielles de service public, il y a d'importants défis économiques et sociaux à relever.

L'État, en tant qu'autorité publique et actionnaire majoritaire, entend accompagner l'entreprise dans sa transformation tout en veillant au maintien des missions de service public tels que l'offre de services financiers postaux ou la distribution des pensions aux personnes âgées ou moins valides.

Le Gouvernement restera également particulièrement attentif à sauvegarder la proximité des services, en particulier dans le milieu rural.

Le cinquième contrat de gestion fait actuellement l'objet d'un examen par la Commission Européenne. Le Gouvernement continuera, via une concertation permanente avec les autorités européennes, à défendre sa vision des missions de service public.

Par ailleurs, le Gouvernement sera attentif à ce que la mise en œuvre des choix stratégiques adoptés par le conseil d'administration fasse l'objet d'une concertation sociale. Les inquiétudes exprimées par les représentants des travailleurs sur le plan de la pression du travail, actuelle et à venir, devront être prises en compte, en particulier dans le cadre de Géoroute.

Dit plan moet ook de verwachte groei binnen het reizigersvervoer integreren op basis van de verwachtingen van het Planbureau. Het moet ook aanzienlijke investeringen rond veiligheid, de vernieuwing van bestaande versleten faciliteiten en rond de aankoop van nieuw rollend materieel dekken. Het behoud van een kwaliteitsvolle openbare dienst voor iedereen is ook een van de prioriteiten.

De doelstellingen rond veiligheid en stiptheid moeten worden bereikt, maar ook de structurele projecten op regionaal niveau, zoals het GEN, Diabolo, de lijn Brussel-Namen-Luxemburg... moeten uitgevoerd kunnen worden.

De openbare dienstverlening moet voor de toekomst gegarandeerd worden, met inbegrip van de meest afgelegen gebieden van het land.

Het lijkt in dit kader niet wensbaar om een schema aan te nemen waarbij de minst gebruikte lijnen in Wallonië minder onderhouden zouden worden, wat zou leiden tot de beperkingen en afschaffingen zoals zo onlangs door Infrabel werden gepresenteerd.

bpost

Bpost, autonoom overheidsbedrijf en leverancier van essentiële opdrachten van openbare dienst, wordt geconfronteerd met grote maatschappelijke en economische uitdagingen.

Als overheid en als meerderheidsaandeelhouder is de Staat van plan om het bedrijf in zijn overgang te begeleiden, waarbij wordt gelet op het behoud van de opdracht van openbare dienst zoals het aanbod van financiële postdiensten of de verdeling van de pensioenen aan oudere of mindervalide personen.

De regering zal bijzondere aandacht besteden aan het behoud van de nabijheid van de diensten, voornamelijk op het platteland.

Het vijfde beheerscontract wordt momenteel door de Europese Commissie onderzocht. De regering zal door permanent overleg met de Europese autoriteiten haar visie op de openbare dienst ten gunste van de bevolking blijven verdedigen.

De regering zal er overigens aandachtig op toezien dat de uitvoering ervan en de definitie van de uitvoeringsmodaliteiten het voorwerp uitmaken van sociaal overleg. Er zal rekening moeten worden gehouden met de bezorgdheid rond de huidige en toekomstige werkdruk, die de vertegenwoordigers van de werknemers aankaarten, in het bijzonder in de context van de Georoute.

Autre dossier important pour l'avenir de bpost, l'éventuelle cession des actions de l'actionnaire privé via une entrée en bourse. Cette option apparaît aujourd'hui encore privilégiée par l'actionnaire privé. Le Gouvernement veillera donc à ce que ce départ, tout comme le processus d'entrée en bourse, permette la réalisation du plan stratégique tout en préservant les intérêts et droits des travailleurs, en garantissant la santé financière de l'entreprise et en lui permettant de faire face aux risques et défis qui l'attendent.

Belgacom

Pour ce qui relève de Belgacom, le secteur des télécoms est aujourd'hui libéralisé, régulé et contrôlé par l'IBPT.

Belgacom, entreprise publique autonome détenue majoritairement par l'État joue dans ce cadre un rôle important de par sa participation aux développements technologiques et à la société de l'information.

L'obligation créée dans le chef de Belgacom par la loi de 1991 de répondre à des prix abordables aux besoins des hôpitaux, bibliothèques et écoles et réalisée via le service "I-Line" devrait être redéfinie dans le cadre de la loi de 13 juin 2005 relative aux communications électroniques. A cette occasion, une réflexion sera menée sur les missions de service public qui peuvent être assurées par Belgacom dans une approche générale de réduction de la fracture numérique.

En conclusion, les défis à relever pour 2013 sont nombreux et devraient amener à une amélioration du service rendu. Il sera veillé avec le successeur du ministre à la cohérence des décisions prises.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

1. Conformément à l'article 130, point 10, du règlement de la Chambre, l'interpellation et les questions suivantes sur le même sujet ont été jointes à la discussion du budget:

— Interpellation n° 72 de M. Tanguy Veys (VB) sur l'attribution du marché du Fyra;

— Question n° 14684 de M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) sur les problèmes persistants du Fyra et la concertation avec les Pays-Bas;

Een ander belangrijk dossier voor bpost is de mogelijke overdracht van de aandelen van de privéaandeelhouders via een beursintrodutie. Deze optie draagt nog steeds de voorkeur van de privéaandeelhouder. De regering zal er daarom voor zorgen dat dit vertrek, net als het beursintrodutieproces, de realisatie van het strategisch plan mogelijk maakt, met behoud van de rechten en de belangen van de werknemers, de waarborgen op de financiële gezondheid van het bedrijf en de mogelijkheid voor het bedrijf om de toekomstige risico's en uitdagingen aan te gaan.

Belgacom

Wat Belgacom betreft, is de telecomsector vandaag vrijgemaakt, gereguleerd en gecontroleerd door het BIPT.

Belgacom, een autonoom overheidsbedrijf dat voor de meerderheid in handen is van de Staat, speelt in deze context een belangrijke rol vanwege zijn deelname aan technologische ontwikkelingen en aan de informatiemaatschappij.

De verplichting die Belgacom door de wet van 1991 kreeg opgelegd om een betaalbaar antwoord te bieden op de behoeften van ziekenhuizen, bibliotheken en scholen, die via de dienst "I-Line" wordt gerealiseerd, zal opnieuw bepaald moeten worden in het kader van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie. Er zal bij deze gelegenheid worden nagedacht over de opdrachten van openbare dienst, die in een alomvattende aanpak rond het verkleinen van de digitale kloof door Belgacom kunnen worden geleverd.

Kortom de uitdagingen voor 2013 zijn talrijk en ze moeten leiden tot een verbetering van de geleverde dienstverlening. Samen met de opvolger van de minister zal worden toegezien op de coherentie van de getroffen beslissingen.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

1. Conform artikel 130, 10 van het kamerreglement werd de volgende interpellatie alsook de vragen over hetzelfde onderwerp bij de bespreking van de begroting gevoegd:

— Interpellatie nr. 72 van de heer Tanguy Veys (VB) over de gunning van de Fyra;

— Vraag nr. 14684 van de heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) over de aanhoudende problemen met de Fyra en het overleg met Nederland;

— Question n° 1523 de M. David Geerts sur les problèmes persistants du Fyra.

M. Tanguy Veys (VB) résume les précédents: en mai 2004, la SNCB et NS-HiSpeed ont attribué à AnsaldoBreda, dans le cadre d'une procédure d'adjudication publique européenne, un marché relatif à la construction, au total, de 19 rames V250 au prix unitaire de 22 millions d'euros. Bombardier, Siemens et Alstom ont été évincés.

À l'étranger — notamment en Amérique du Nord, mais aussi dans les pays scandinaves —, l'achat de ces V250 a fait l'objet de très vives critiques visant leur fiabilité et les délais de livraison. En 2005, il était déjà clair que le délai de livraison d'avril 2007 ne pourrait pas être respecté. En fin de compte, la livraison a eu lieu avec cinq ans de retard. En outre, des problèmes de portes et de traction se sont posés. De plus, le logiciel reliant la locomotive à l'infrastructure ferroviaire n'était pas compatible. Les dommages et intérêts sont contractuellement limités à 70 millions d'euros. La SNCB a essayé de minimiser ces problèmes. Il a d'abord été question d'une rame défectueuse sur vingt. Ensuite, les rames néerlandaises ont été mises en cause et une concertation déjà prévue a été exigée. Au cours de l'émission d'information télévisée "Terzake", le CEO de la SNCB a reproché à la presse d'exagérer, indiquant que le Fyra était arrivé à temps à Amsterdam et que l'on n'avait rien constaté d'autre que le grincement d'un chariot de catering. Depuis son lancement le 9 décembre 2012, les incidents se sont toutefois multipliés. A-t-on bien veillé à ce que les délais de livraison, la fiabilité et la robustesse ne pâtiraient pas de la remise de prix moins élevés? N'a-t-on pas tenu compte des mauvaises expériences faites à l'étranger? Les défaillances ne pouvaient-elles pas être détectées en amont et les pannes ainsi évitées?

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) se rallie à l'intervenant précédent en ce qui concerne l'énumération des défaillances. Le ministre a-t-il prévu de se concerter avec les autorités néerlandaises afin de trouver rapidement une solution au problème de la suppression du train Benelux? Les autorités néerlandaises ont-elles entrepris des démarches auprès de la justice contre la Belgique en raison des défaillances observées lors de la livraison du matériel destiné à la ligne La Haye — Bruxelles? Le ministre envisage-t-il, comme la ville de La Haye, des solutions alternatives pour la ligne La Haye — Bruxelles? Est-il favorable à la remise en service du train Benelux? La SNCB envisage-t-elle de supprimer d'autres trains transfrontaliers? Le billet provisoire "jump on" ne peut-il pas être pérennisé? Des dommages et intérêts seront-ils demandés à AnsaldoBreda?

— Vraag nr. 1523 van de heer David Geerts over de aanhoudende problemen met de Fyra.

De heer Tanguy Veys (VB) schetst de voorgaanden: in mei 2004 kreeg AnsaldoBreda via een Europese aanbestedingsprocedure de opdracht van de NMBS en NS-HiSpeed om in totaal 19 V250-treinstellen te bouwen à 22 miljoen per stuk; Bombardier, Siemens en Alstom vielen uit de boot.

In het buitenland — onder meer in Noord-Amerika maar ook in de Scandinavische landen — werd de aankoop van deze V250's qua betrouwbaarheid en leveringstermijnen zeer slecht onthaald. In 2005 werd al duidelijk dat de leveringstermijn van april 2007 niet gehaald zou worden. Uiteindelijk liep de levering vijf jaar vertraging op. Er waren ook problemen met de deuren en de tractie. Ook was de software tussen locomotief en spoorweginfrastructuur niet compatibel. De schadeclaims zijn contractueel beperkt tot 70 miljoen euro. De NMBS probeerde de mankementen te minimaliseren: eerst was er sprake van één defect treinstel op twintig, nadien werden de Nederlandse treinstellen met de vinger gewezen en werd een overleg geëist dat reeds op voorhand was gepland. De ceo van de NMBS verweet in de tv-nieuwsuitzending "Terzake" dat de pers overdreef; hij stelde dat met de Fyra tijdig was aangekomen in Amsterdam en slechts het piepen van een cateringwagentje had geconstateerd. Sinds de opstart op 9 december 2012 hebben de incidenten zich evenwel opeengestapeld. Heeft men er wel op toegezien dat de lagere prijs niet ten koste ging van de leveringstermijnen, betrouwbaarheid en robuustheid? Werd geen rekening gehouden met de slechte ervaringen in het buitenland? Konden de gebreken niet op voorhand gedetecteerd worden en de pannes aldus vermeden?

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) sluit zich aan bij de vorige spreker wat de opsomming van de mankementen betreft. Heeft de minister overleg gepland met de Nederlandse overheid om op een kortetermijnoplossing te vinden voor de afschaffing van de Beneluxtrein? Heeft de Nederlandse overheid ingevolge de gebrekkige levering van materiaal voor de lijn Den Haag-Brussel juridische stappen ondernomen tegen België? Overweegt de minister, net als de stad Den Haag, alternatieven voor de lijn Den Haag-Brussel? Is hij voorstander van de herinvoering van de Beneluxtrein? Plant de NMBS nog grensoverschrijdende treinen af te schaffen? Kan het tijdelijke "jump-on"-ticket niet permanent worden gemaakt? Zullen schadeclaims worden ingediend tegen AnsaldoBreda?

M. David Geerts (sp.a) s'étonne de la déclaration de la SNCB selon laquelle les problèmes du Fyra dureront encore quelques mois et demande quels sont les cinq problèmes principaux.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se rallie à la demande de dommages et intérêts au constructeur. Manifestement, la remise en service du train Benelux n'est pas possible. Outre le Thalys, la seule solution alternative est donc le train L Anvers – Roosendaal, qui est aujourd'hui bondé. La seule solution pour assurer les déplacements transfrontaliers des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail consiste à prévoir plus de trains et plus de rotations.

M. Steven Vandeput (N-VA) indique que le Fyra constitue une initiative purement commerciale et qu'il convient d'être attentif aux déplacements transfrontaliers quotidiens des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail. À cet égard, l'accroissement de la capacité et l'amélioration de la qualité sont indispensables.

Le ministre répond que le prix n'était pas le seul critère d'attribution. Les normes habituelles ont été respectées. L'offre de AnsaldoBreda remplissait toutes les conditions de qualité. Des conditions spécifiques concernant la fiabilité, la disponibilité, l'entretien et la sécurité ont fait l'objet d'une annexe. Quant aux concurrents, ils présentaient des garanties technologiques insuffisantes. Une délégation d'acheteurs s'est rendue en Suède et au Danemark mais ces acheteurs n'ont pas jugé les problèmes constatés suffisamment graves pour refuser le fournisseur sélectionné dans le cadre de la procédure d'adjudication européenne. La SNCB répartit les défaillances dans trois catégories: portes, procédure relative aux essais de freinage et problèmes de traction. Ces problèmes ont été détectés et traités à temps. Des procédures temporaires sont mises en place pour faire face aux problèmes actuels. Des solutions techniques ont été élaborées avec le constructeur. Cela prend du temps. Le constructeur doit pouvoir effectuer les ajustements requis. Les Pays-Bas n'ont autorisé la mise en service du Fyra qu'au début du mois de décembre. Le public n'a dès lors pas eu le temps de s'adapter. La concertation est poursuivie avec les autorités néerlandaises en ce qui concerne les liaisons vers Amsterdam et Breda. Les Pays-Bas n'ont entrepris aucune démarche juridique contre la Belgique. À partir du mois d'avril 2013, huit liaisons seront assurées entre Anvers et Breda. En ce qui concerne la liaison vers La Haye, le ministre est ouvert à toute suggestion de la part des autorités néerlandaises. Toutes les sociétés qui disposent d'une licence et d'un certificat de sécurité peuvent organiser une liaison sur le territoire belge. La remise en service du train Benelux ne serait pas une solution et n'est pas réalisable, notamment parce que

De heer David Geerts (sp.a) verbaast zich over de verklaring van de NMBS dat de problemen met de Fyra nog enkele maanden zullen duren en wenst te vernemen wat de vijf belangrijkste mankementen zijn.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verklaart zich solidair met de schadeclaim tegen de constructeur. Blijkbaar is de wederindienststelling van de Beneluxtrein niet mogelijk. Bovendien de Thalys is het enige alternatief dus de L-trein Antwerpen – Roosendaal die momenteel overbevolkt is. De inschakeling van extra treinen en ritten is de enige oplossing om het grensoverschrijdend woon-werkverkeer te vrijwaren.

De heer Steven Vandeput (N-VA) stelt dat Fyra een zuiver commercieel initiatief is. Wel moet er aandacht zijn voor het dagelijks grensoverschrijdend woon-werkverkeer. In deze zijn capaciteitsuitbreiding en kwaliteitsverbetering onontbeerlijk.

De minister antwoordt dat de prijs niet het enige criterium was voor de toewijzing. De gangbare normen werden gerespecteerd. Het aanbod van AnsaldoBreda voldeed aan alle kwaliteitsvereisten. In een bijlage werden specifieke voorwaarden inzake betrouwbaarheid, beschikbaarheid, onderhoud en veiligheid opgenomen. De concurrenten boden van hun kant niet de toereikende technologische waarborgen. Een delegatie van de aankopers heeft zich naar Zweden en Denemarken begeven maar vond de geconstateerde problemen niet zwaarwichtig genoeg om de krachtens de Europese aanbestedingsprocedure geselecteerde leverancier te weigeren. De NMBS deelt de mankementen op in drie categorieën: de deuren, de remproefprocedure en tractieproblemen. Deze problemen werden tijdig opgespoord en aangepakt. Er worden tijdelijke procedures ingevoerd om de huidige problemen het hoofd te bieden. Samen met de constructeur werden technische oplossingen uitgewerkt. Dit vergt tijd. De constructeur moet de nodige aanpassingen kunnen aanbrengen. Pas begin december gaf Nederland het groen licht voor het opstarten van de Fyra. Daardoor heeft het publiek geen tijd gehad om zich aan te passen. Het overleg wordt voortgezet met de Nederlandse overheid voor de verbindingen naar Amsterdam en Breda. Nederland heeft geen juridische stappen ondernomen tegen België. Vanaf april 2013 worden acht verbindingen verzorgd tussen Antwerpen en Breda. Voor de verbinding naar Den Haag staat de minister open voor iedere suggestie van de Nederlandse overheid. Op Belgisch grondgebied kan iedere maatschappij die over een licentie en een veiligheidscertificaat beschikt, een verbinding opzetten. Een wederindienststelling van de Beneluxtrein biedt geen oplossing en is onuitvoerbaar, onder meer omdat

les sillons concernés ne sont plus disponibles. En son temps, la SNCB a mis en service un train IR pour le transport transfrontalier. Le tarif “jump on” est accordé dans le cadre d’une offre promotionnelle qui vise à donner aux voyageurs plus de temps pour s’habituer à l’obligation de faire une réservation. Il ne faut pas perdre de vue qu’une ligne classique est remplacée par une ligne à grande vitesse. Les clauses pénales contractuelles applicables en cas de retard de livraison seront appliquées. Abstraction faite des ajustements effectués, aucun autre projet n’est en cours avec ce constructeur.

Dans leurs répliques respectives, MM. Tanguy Veys (VB), Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) et Steven Vandeput (N-VA) soulignent que les problèmes auraient dû être détectés plus tôt et qu’il aurait fallu prévoir une période d’essai. Ils ne comprennent pas les déclarations du ministre, qui affirme que la livraison répondait à toutes les exigences de qualité et que n’importe quelle société peut mettre une ligne en service. Ces considérations ne déchargent nullement la SNCB de sa responsabilité. Il conviendrait à tout le moins d’étudier la possibilité de rétablir le train Benelux.

*
* *

Mme Valérie De Bue (MR) considère que l’année 2013 sera déterminante pour la SNCB étant donné les réformes prévues, notamment la nouvelle structure, les nouveaux contrats de gestion ou encore le plan pluriannuel d’investissement. Le plan de transport sera reporté. Était-ce vraiment indispensable? N’y a-t-il pas moyen de commencer à y travailler malgré la réforme de la structure? Concernant la réforme de la structure, elle insiste sur l’importance de mettre en place un accompagnement adéquat afin de ne pas revivre le même échec qu’en 2005. Par ailleurs, le ministre a-t-il déjà prévu certaines orientations concernant la diminution du nombre de filiales?

L’oratrice se réjouit qu’une évaluation du comité de pilotage sur le protocole d’accord pour l’interruption du service en cas de grève soit prévue pour le 31 mars 2013.

Enfin, elle se demande ce qui est prévu pour la nomination des CEO. Le gouvernement va-t-il proposer une équipe ou un appel externe va-t-il être organisé pour nommer ces CEO?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne que les entreprises publiques jouent un rôle important sur le plan social, économique et écologique. Elles doivent également donner l’exemple en matière de bonne gouvernance. Les entreprises publiques emploient au

de la Belgique les sillons concernés ne sont plus disponibles. En son temps, la NMBS a mis en service un train IR pour le transport transfrontalier. Le tarif “jump on” est accordé dans le cadre d’une offre promotionnelle qui vise à donner aux voyageurs plus de temps pour s’habituer à l’obligation de faire une réservation. Il ne faut pas perdre de vue qu’une ligne classique est remplacée par une ligne à grande vitesse. Les clauses pénales contractuelles applicables en cas de retard de livraison seront appliquées. Abstraction faite des ajustements effectués, aucun autre projet n’est en cours avec ce constructeur.

In hun respectieve replieken stellen de heren Tanguy Veys (VB), Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) en Steven Vandeput (N-VA) dat de problemen vroeger gedetecteerd hadden moeten worden en met een testperiode gewerkt had moeten worden. De verklaring van de minister dat de levering voldeed “aan alle kwaliteitsvereisten” stuit op onbegrip, evenals de verklaring dat “om het even welke maatschappij” een lijn kan opstarten. Dit ontslaat de NMBS geenszins van haar verantwoordelijkheid. De herinvoering van de Beneluxtrein moet ten minste worden onderzocht.

*
* *

Mevrouw Valérie De Bue (MR) geeft aan dat 2013 een scharnierjaar voor de NMBS wordt, gelet op de geplande hervormingen, met name in verband met de nieuwe structuur, de nieuwe beheersovereenkomsten en het meerjareninvesteringsplan. Het vervoersplan zal worden uitgesteld. Was dat echt onvermijdelijk? Kan daar toch al geen werk van worden gemaakt, ondanks de hervorming van de structuur? In verband met dat laatste wijst zij op het belang van een passende omkadering, opdat de mislukking van 2005 zich niet zou herhalen. Heeft de minister overigens al bepaalde richtsnoeren aangegeven in verband met de vermindering van het aantal dochterondernemingen?

Het verheugt de spreker dat het stuurcomité tegen 31 maart 2013 een evaluatie zal maken van het protocolakkoord over de onderbreking van de dienstverlening bij stakingen.

Tot slot peilt zij naar de intenties in verband met de benoeming van de ceo’s. Zal de regering een nieuw team voordragen, of zal een externe oproep worden gedaan om die ceo’s te benoemen?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) onderstreept dat overheidsbedrijven een belangrijke rol vervullen zowel op sociaal, economisch en ecologisch vlak. Ook qua deugdelijk bestuur hebben ze een voorbeeldfunctie. Ze tellen samen 80 000 werknemers en miljoenen

total 80 000 travailleurs et elles comptent des millions de consommateurs. En tant que prestataires de service universel, elles doivent être **accessibles** en termes de communication et de formules tarifaires, mais également au niveau des produits ("*plug&play*"), en proposant des produits d'entrée de gamme bon marché. Elles doivent pas ailleurs être physiquement accessibles et prévoir des heures d'ouverture adaptées. Les entreprises publiques étant encore actuellement présentes au sein de secteurs économiques cruciaux, il est nécessaire qu'elles développent une politique axée sur l'efficacité et les innovations.

II.1. — SNCB

II.2. — Structure

La semaine passée, le train de réformes du Groupe SNCB a enfin rejoint son premier "arrêt" — avec un peu de retard, certes, mais on est tout de même parvenu à prendre une décision sans franchir les signaux d'arrêt. Il s'agit d'une décision importante qui pose les bases de la politique ferroviaire telle qu'elle se présentera dans les prochaines années. La note initiale du 15 juin 2012 présentée en cabinet restreint par le ministre a beaucoup évolué, ce dont le groupe de l'intervenant se félicite. L'intervenant souligne toutefois qu'il ne s'agit encore que d'un projet. Comment la cohérence avec les autres projets — à savoir le plan pluriannuel d'investissement, le plan de transport, le contrat de gestion et, *last but not least*, le plan d'assainissement de B-Logistics sera-t-elle assurée? Comment la transition vers le 1^{er} janvier 2014, date à laquelle la nouvelle structure doit être mise en place, sera-t-elle organisée? A-t-on l'intention de nommer un *manager* pour la transition? Quand les nouveaux ceo seront-ils nommés et quel sera leur rôle? Quelle est la position des syndicats en la matière?

Les quatre objectifs qui étaient fixés sont maintenus.

Tout d'abord, le client occupe une place centrale. Un point de contact unique, l'opérateur SNCB, est créé à son intention. L'intervenant constate toutefois que l'on fait déjà fi, à cet égard, des avis du Comité consultatif. Il se demande si, dans le futur, le voyageur aura son mot à dire sur la politique menée en la matière. C'est principalement au niveau du transport ferroviaire transfrontalier que les frontières semblent devenues plus rigides que jamais.

Deuxièmement, il s'agit d'une structure durable qui ne devra pas être modifiée à nouveau dans cinq ans.

gebruikers. Overheidsbedrijven dienen als universele dienstverlener **laagdrempelig** te zijn. Laagdrempelig op het vlak van communicatie en tariefformules. Laagdrempelig op het vlak producten ("*plug&play*") met goedkope instapproducten. Laagdrempelig op het vlak van fysieke bereikbaarheid en openingsuren. Ze omvatten nog steeds cruciale economische sectoren: een beleid gericht op efficiëntie en innovatie is dan ook aangewezen.

II.1. — NMBS

II.2. — Structuur

De hervormingstrein van de NMBS-Groep heeft vorige week eindelijk de eerste halte bereikt. Het is met enige vertraging gebeurd maar zonder stoplichten te negeren, maar de beslissing is tenminste genomen. Een belangrijke beslissing, zij legt de basis voor het spoorbeleid van de komende jaren. De oorspronkelijke nota voor het kernkabinet van de minister van 15 juni 2012 is grondig geëvolueerd. De fractie van de spreker is daar ook tevreden over. Hij onderstreept evenwel dat het voornamelijk om een plan gaat. Hoe is de samenhang met de andere plannen, zijnde het meerjareninvesteringsplan, het transportplan, het beheerscontract en — *last but not least* — het saneringsplan van B-Logistics? Hoe zal de overgang plaatshebben naar 1 januari 2014, vooropgesteld als de datum waarop de nieuwe structuur op poten moet staan. Zal een overgangsmanager worden benoemd? Wanneer worden de nieuwe ceo's benoemd en wat zal hun rol zijn? Wat zijn de reacties van de vakbonden in deze?

De vier doelstellingen die naar voren werden geschoven, zijn behouden.

Ten eerste, de klant staat centraal. Hij krijgt één aanspreekpunt, de NMBS-operator. Toch merkt de spreker op dat thans al geen rekening wordt gehouden met de adviezen van het Raadgevend Comité. Hij stelt dan ook een aantal vraagtekens bij de inspraak die de reiziger in de toekomst op het beleid zal krijgen. Vooral waar het het grensoverschrijdend treinvervoer betreft, lijken de grenzen harder te zijn geworden dan ooit.

Ten tweede, dit betreft een duurzame structuur, die niet over vijf jaar opnieuw gewijzigd zal moeten worden.

Troisièmement, l'efficacité est renforcée. Il est capital d'éliminer tous les chevauchements de compétences et tous les doubles emplois.

Quatrièmement, les Régions obtiennent une voix à part entière dans la politique ferroviaire, ce qui est essentiel pour la Flandre, par exemple au niveau du désenclavement des ports.

Le train de réformes n'a pas encore atteint sa destination finale, et il ne le fera plus sous la direction du ministre actuel. Un plan de mise en oeuvre a-t-il été préparé à l'intention du successeur du ministre? Quel est le **calendrier** prévu? Il est très important de savoir quand et comment seront désignés les conducteurs chargés de traduire la nouvelle structure en termes opérationnels sur le terrain.

1. *Dialogue social*

En 2012 également, différents **arrêts de travail** (grèves sauvages) ont eu lieu. Le ministre envisage-t-il d'optimiser le protocole afférent aux grèves sauvages? Parmi les grèves sauvages organisées ces dernières années, quelles sont celles qui n'ont pas été sanctionnées?

2. *Contrats de gestion*

Le 13 décembre 2012, la Chambre a adopté une proposition de loi visant à concrétiser le dialogue afférent aux nouveaux contrats de gestion. Dans sa note de politique générale, le ministre suggère un certain nombre de modifications. Le ministre a-t-il l'intention, dans l'esprit de la loi adoptée, de transmettre aux membres de la commission un rapport reprenant les points des contrats de gestion actuels qui, d'après lui ou d'après les directions du Groupe SNCB, requièrent des adaptations? Le ministre invitera-t-il le Comité consultatif à lui transmettre ses recommandations? Continuera-t-on à se fonder jusqu'en 2014 sur le contrat de gestion actuel, en raison de ses liens avec la restructuration? Qu'en est-il de l'avenant relatif aux questions de sécurité?

Le ministre a indiqué qu'il entendait donner un contenu différent aux futurs contrats de gestion. Il a également précisé que les contrats actuels occultent les missions de base des services publics. Le ministre pourrait-il préciser quels sont ses projets à cet égard, notamment en ce qui concerne le "*screening des décisions par les associations représentatives des personnes handicapées*"?

Ten derde, de efficiëntie wordt verhoogd. Het is heel belangrijk dat er geen overlappings meer zijn tussen bevoegdheden en dies meer.

Ten vierde, de Gewesten krijgen een volwaardige stem in het spoorbeleid. Voor Vlaanderen is dat essentieel, bijvoorbeeld voor de ontsluiting van de havens.

De hervormingstrein heeft haar eindbestemming nog niet bereikt. Dat zal niet meer gebeuren met de huidige minister aan het stuur. Licht er een uitvoeringsplan klaar voor de opvolger of opvolgster van de minister? Wat is de **timing**? Zeer belangrijk is te weten wanneer en hoe de bestuurders zullen worden aangeduid die de nieuwe structuur operationeel zullen moeten vertalen op het terrein.

1. *Sociale dialoog*

Ook in 2012 waren er verschillende **werkonderbrekingen** (zogenoeten "wilde stakingen") Overweegt de minister het afgesloten protocol met betrekking tot wilde stakingen te optimaliseren? Welke wilde stakingen van afgelopen jaar werden niet gesanctioneerd?

2. *Beheerscontracten*

Op 13 december 2012 nam de Kamer een wetsvoorstel aan die de dialoog over nieuwe beheerscontracten meer vorm geeft. In de beleidsnota suggereert de minister een aantal wijzigingen. Zal de minister in de geest van de aangenomen wet een verslag overmaken aan de commissieleden van die punten in de huidige beheerscontracten die volgens hem of de directies binnen de NMBS-Groep een wijziging behoeven? Zal de minister het Raadgevend Comité verzoeken haar aanbevelingen over te maken? Zal tot 2014, omwille van diens samenhang met de herstructurering, met het huidige beheerscontract worden voortgeboerd? Hoe staat het met het bijvoegsel inzake veiligheidskwesities?

De minister geeft aan een andere inhoud van de toekomstige beheerscontracten te beogen en dat de huidige contracten de basisopdrachten van de openbare dienst verhullen. Kan hij deze plannen verduidelijken, bijvoorbeeld waar het gaat om de "*screening van de beslissing door verenigingen van personen met een handicap*"?

3. Plan de transport

Le plan de transport serait postposé d'un an. Le ministre pourrait-il fournir des précisions sur ce point?

4. Plan pluriannuel d'investissement

Il y a un mois et demi (le 30 octobre 2012), le conseil d'administration du Holding SNCB a approuvé le *plan pluriannuel d'investissement*, qui porte sur un investissement total de 26 milliards d'euros. Le montant et le délai dans lequel le plan doit être réalisé sont gigantesques.

L'attention accordée à la sécurité et aux recommandations de la commission Buizingen constitue en revanche un point positif.

C'est à juste titre qu'Infrabel fixe des priorités en temps de crise, mais n'y aura-t-il pas lieu de rogner sur les moyens affectés aux gares, compte tenu de la priorité accordée à la sécurité?

Dans le cadre d'une politique du gaufrier et en vue d'assurer des équilibres locaux entre, prenons, Liège et le Hainaut, une nouvelle gare de 155 millions d'euros sera construite à Mons — alors que l'actuelle accueillait à peine 8 556 voyageurs par jour en 2009. À titre de comparaison, la nouvelle gare de Louvain qui, avec ses 28 435 voyageurs, arrive en sixième position dans le classement des gares les plus fréquentées de Belgique, a coûté moins de la moitié. Le ministre se rappelle sans doute que la cathédrale ferroviaire dessinée par Calatrava pour Liège a finalement coûté 312 millions d'euros, alors qu'elle n'accueille que 15 153 voyageurs. Non seulement les grands bâtiments ont un coût très élevé en termes de construction, mais ils engendrent des frais d'exploitation récurrents conséquents pour les prochaines décennies. Fin décembre, le conseil d'administration d'Infrabel a adressé au ministre une **lettre** lui demandant de reporter la construction et d'affecter les moyens à d'autres investissements. Quelle a été la réponse du ministre?

5. Rhin de fer

L'Europe a accru son soutien au Rhin de fer. Comment peut-on réagir à cela? Quelles seront les étapes concrètes précédant la réactivation?

6. Transport combiné

7. Comment se présentera la nouvelle réglementation — une fois qu'il aura été mis fin au soutien?

3. Transportplan

Het transportplan zou met een jaar worden uitgesteld. Kan de minister dit duiden?

4. Meerjareninvesteringsplan

Anderhalve maand geleden (op 30 oktober 2012) keurde de raad van bestuur van de NMBS-Holding het meerjareninvesteringsplan goed, in totaal goed voor 26 miljard aan investeringen. Het bedrag en de periode waarbinnen het plan gerealiseerd moet worden zijn gigantisch.

Positief is de aandacht voor veiligheid en de aanbevelingen van de commissie-Buizingen.

Infrabel stelt in crisistijd terecht prioriteiten, maar zal gezien de voorrang aan veiligheid, niet beknipt moeten worden aan de middelen die aan stations worden gespendeerd?

Als gevolg van wafelijzers en lokale evenwichten tussen pakweg Luik en Henegouwen, krijgt Bergen een nieuw station van 155 miljoen euro. Bergen, een station met amper 8 556 reizigers per dag in 2009. Ter vergelijking, het nieuwe station in Leuven, met 28 435 het zesde drukste station in België, kostte minder dan de helft. De minister herinnert zich wellicht dat de spoorwegkathedraal van Calatrava in Luik uiteindelijk 312 miljoen euro kostte voor een station met 15 153 reizigers. Grote gebouwen kosten niet alleen veel geld bij de bouw, ze zorgen voor komende decennia voor grote, recurrente exploitatiekosten. Eind december stuurde de raad van bestuur van Infrabel een **brief** naar de minister met de vraag om de bouw uit te stellen en de middelen anders te investeren. Welk antwoord werd hierop geformuleerd?

5. IJzeren Rijn

Europa heeft extra steun uitgesproken aan de IJzeren Rijn. Hoe kan hierop worden ingespeeld? Welke zullen de effectieve stappen zijn die de reactivering voorafgaan?

6. Gecombineerd vervoer

7. Hoe zal de nieuwe regeling — na het beëindigen van de steun — eruitzien?

8. *B-Logistics*

Chaque année, la direction présente un nouveau plan d'assainissement pour B-Logistics censé remettre en ordre la situation financière. Le dernier d'entre eux était le plan d'action de juin 2012. Le ministre indique que, bien que ce plan d'action fût censé corriger la situation financière de l'entreprise, il y a tout de même des problèmes de liquidité. Quelle est la solution qu'il préconise pour B-Logistics, dans l'intérêt des travailleurs, des clients de l'entreprise, mais aussi de l'environnement? Quelle est son évaluation de ces plans d'assainissement? Quel est l'impact sur le compte d'exploitation du Groupe SNCB?

9. *Politique de remplacement*

En ces temps difficiles, chaque euro compte. Les services publics fédéraux, par exemple, doivent contrôler strictement les ratios de remplacement lors des départs à la pension. La note de politique générale ne parle presque pas de la recherche d'une maîtrise des coûts, d'une amélioration de l'efficacité et d'une plus grande utilisation de l'ICT dans les missions de service public des entreprises publiques. Quelques investissements sont toutefois reportés dans le cadre de l'exercice budgétaire. La nouvelle structure fait disparaître une série de doubles emplois. N'est-il pas possible de faire des économies supplémentaires en dehors de cela? Quel est le message du ministre aux administrateurs en ce qui concerne la maîtrise des coûts et la recherche de gains d'efficacité?

10. *Le travail flexible*

Les autorités et les institutions de la sécurité sociale sont de grands employeurs à Bruxelles et occasionnent de nombreuses navettes domicile-travail. Faire arriver un travailleur à Bruxelles en train aux heures de pointe nécessite d'énormes investissements publics pour développer la capacité de pointe. Les déplacements en heures de pointe nécessitent le dédoublement des voies, du matériel roulant supplémentaire,... Dans quelle mesure les formules tarifaires actuelles et le système actuel des cotisations patronales favorisent-ils le travail flexible?

11. *Billets*

Les distributeurs automatiques de billets sont toujours dans un état lamentable (selon les statistiques, ils sont hors service 5 % du temps, soit une heure par jour). Quand de nouveaux distributeurs seront-ils opérationnels?

8. *B-logistics*

Jaar na jaar komt de directie met een nieuw saneringsplan voor B-Logistics welke de financiële toestand op orde zou zetten. Het laatste in de rij was het actieplan van juni 2012. De minister geeft aan dat hoewel dit actieplan de financiële toestand van het bedrijf moest rechtekijken, er toch liquiditeitsproblemen zijn. Welke oplossing ziet hij voor B-Logistics, in het belang van de werknemers, bedrijfsklanten maar ook het milieu? Hoe evalueert hij deze saneringsplannen? Wat is de impact op de exploitatierekening van de NMBS-Groep?

9. *Vervangingsbeleid*

Iedere euro dient tweemaal omgedraaid te worden in deze tijden. Federale overheidsdiensten bijvoorbeeld moeten strikt toegezien op de vervangingsratio's bij pensionering. In de beleidsnota staat heel weinig over het zoeken naar kostenbeheersing, efficiëntieverbetering en grotere inzet van ICT bij openbare dienstverlening door overheidsbedrijven. Wel worden enkele investeringen uitgesteld in het kader van de begrotingsoefening. Met de nieuwe structuur verdwijnen een aantal doublures. Zijn er daarbuiten geen extra besparingen mogelijk? Welke boodschap geeft de minister mee aan de bestuursleden inzake kostenbeheersing en zoeken naar efficiëntiewinsten?

10. *Flexwerken*

De overheid en de instellingen van de sociale zekerheid zijn een grote werkgever in Brussel en zorgen voor heel wat pendelverkeer. Een werknemer op de spitsuren per spoor in Brussel krijgen vergt massale overheidsinvesteringen voor piekcapaciteit. De piekurenverplaatsingen vereisen het ontdebelen van de sporen, bijkomend rollend materieel,... In welke mate stimuleren de huidige tariefformules en het huidige systeem van werkgeversbijdragen "flexwerken"?

11. *Tickets*

De ticketautomaten zijn nog steeds in lamentele staat (volgens statistieken 5 % tijd plat of één uur per dag). Wanneer zullen nieuwe automaten operationeel zijn?

L'internet mobile se généralise. Quand un voyageur pourra-t-il acheter un billet par le biais de l'internet mobile ou d'une app sur son smartphone sans devoir faire la file?

On a parfois l'impression que certains trains sont très régulièrement contrôlés et d'autres beaucoup moins. Quelles sont les directives en la matière? Comment s'exerce le contrôle sur les contrôleurs de train? Comment la SNCB est-elle incitée à augmenter le degré de couverture des coûts et à lutter contre la fraude dans les transports?

II.3. — bpost

1. Pensions

Le paiement des pensions en espèces fait partie des missions de service public de bpost. Or, ces pensions ne sont pas présentées une seconde fois lorsque les bénéficiaires n'ouvrent pas la porte au facteur, soit parce que les personnes concernées n'arrivent pas à ouvrir la porte d'entrée à temps en raison de leur grand âge, soit parce qu'elles sont hospitalisées au moment du passage du facteur. Si, pour les envois recommandés, une deuxième présentation est possible, pour les pensions, en revanche, il n'est prévu ni réexpédition ni seconde présentation. Et la possibilité de désigner un mandataire par procuration n'existe pas davantage. Le ministre envisage-t-il de prévoir une deuxième présentation? Bpost est rémunérée pour le paiement. Combien de temps le facteur doit-il attendre? Des accords ont-ils été conclus avec bpost concernant la qualité de ce service?

2. Contrôle de la qualité

La qualité ne signifie pas seulement la livraison du courrier dans les temps, mais aussi, ce qui est tout aussi important, la limitation du nombre d'envois postaux perdus, la réduction du temps d'attente aux guichets et au téléphone, la disponibilité de bpost en dehors des heures de bureau et sur internet. Il semblerait qu'il y ait une connaissance lacunaire des produits postaux dans certains bureaux de poste et points poste. Les contribuables ont le droit de savoir comment bpost gère ses moyens. Il est nécessaire de mesurer de manière transparente des paramètres de qualité concernant le service public et universel et de rapporter publiquement ces mesures aux sponsors, à savoir les contribuables. Une mesure de la qualité doit obligatoirement être complétée par des sondages, par exemple avec des "clients mystère". Bpost communiquera-t-elle concernant la qualité de son offre de services publics et universels?

Mobiel internet wordt gemeengoed. Wanneer zal een reiziger via mobiel internet of een app op zijn smartphone een ticket kunnen kopen zonder wachtrijen?

Soms ontstaat de indruk dat op sommige trein er heel regelmatig gecontroleerd wordt, en op andere veel minder. Welke richtlijnen gelden in deze? Hoe verloopt de controle op treincontroleurs? Hoe wordt de NMBS aangezet om de kostdekkingsgraad te verhogen en transportfraude te bestrijden?

II.3. — bpost

1. Pensioenen

Het cash uitbetalen van pensioenen behoort tot de taken van openbare dienst van bpost. Pensioenen worden geen tweede maal aangeboden wanneer de betrokkene niet openmaakt. Oudere mensen slagen er niet altijd in om tijdig de voordeur open te maken. Ook ziekenhuisopname, ... maakt dat ouderen soms zonder pensioen vallen daar ze op het moment van de aanbieding in het ziekenhuis waren opgenomen of niet tijdig de deur openden. Aangezekende zendingen worden indien nodig een tweede maal aangeboden. Voor pensioenen is er geen tweede poging. Ook is er geen gevolmachtigde aanstelbaar. Overweegt de minister om in een tweede aanbieding te voorzien? bpost wordt vergoed voor de uitbetaling. Hoe lang dient een postman te wachten? Zijn er afspraken gemaakt met bpost over de kwaliteit van deze dienst??

2. Kwaliteitsbewaking

Kwaliteit betekent niet alleen het tijdig afleveren van poststukken. Net zo belangrijk is het beperken van het aantal verdwenen poststukken, het inkorten van wachttijden aan de loketten en aan de telefoon, beschikbaarheid van bpost buiten kantooruren en op internet. Er circuleren berichten over gebrekkige kennis van de postproducten in de postkantoren en postpunten. De belastingbetalers hebben het recht om te weten hoe goed bpost omgaat met zijn middelen. Noodzaak om kwaliteitsparameters voor openbare en universele dienst transparant te meten en publiek te rapporteren aan de sponsors, met name de belastingbetalers. Een kwaliteitsmeting kan niet zonder dat deze aangevuld wordt door steekproeven met bijvoorbeeld mysteryshoppers. Zal bpost communiceren over de kwaliteit van haar openbare en universele dienstenaanbod??

3. Envoi électronique

Un service électronique innovant dans lequel bpost pourrait assumer un rôle de leader en tant qu'entreprise publique dans l'intérêt général est la distribution (électronique ou papier) de lettres ordinaires et recommandées envoyées de manière électronique. Si les citoyens et les entreprises peuvent envoyer leurs recommandés de manière électronique, cela réduira les tracasseries administratives. Cette possibilité existe déjà dans les pays voisins depuis des années. Quelles sont les ambitions en la matière?

II.4. — Belgacom

1. Moins valides

Les entreprises publiques doivent apporter une plus-value du point de vue social. La Poste et la SNCB ont pris des engagements en matière d'accessibilité de leurs points de vente aux personnes à mobilité réduite. Quels sont les engagements pris par Belgacom en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite?

En adhérant aux normes d'accessibilité *AnySurfer*, de nombreux sites Internet sont déjà accessibles aux personnes souffrant d'un handicap. Pour une entreprise télécom, les sites Internet représentent un outil adéquat. En matière d'accès, les technologies offrent de nouvelles possibilités à certaines personnes souffrant d'un handicap. Quels sont les engagements pris par Belgacom en ce qui concerne *Anysurfer* (site internet)?

2. Contrat de gestion

Belgacom fournit des services publics pour lesquels il est rémunéré. Le dernier contrat de gestion de Belgacom date de 1998, donc du siècle dernier. Depuis, les technologies et les tarifs ont sensiblement évolué. Envisagez-vous d'actualiser des accords informels existants et de leur conférer plus de transparence dans le cadre d'un nouveau contrat de gestion?

L'intervenant se réjouit que le ministre attire l'attention sur l'importance de la réduction de la fracture numérique et sur le rôle qui incombe à Belgacom en la matière. Quels engagements concrets Belgacom a-t-il pris dans le cadre de la fracture numérique?

3. Service I-line

Les bibliothèques, les écoles et les hôpitaux peuvent se connecter depuis 1998 à l'internet à moyen débit auprès de Belgacom. Le ministre indique que les accords à ce sujet sont désuets. Reste à savoir si les prix sont encore conformes au marché et couvrent les coûts réels.

3. Elektronisch

Een innovatieve elektronische dienst waarin bpost als overheidsbedrijf de lead kan nemen in het algemeen belang, is het afleveren (elektronisch of op papier) van gewone en aangetekende brieven die elektronisch zijn verstuurd. Wanneer burgers en ondernemingen hun aangetekende zendingen elektronisch kunnen versturen betekent dit minder administratieve rompslomp. In buurlanden is dit al jaren een feit. Wat zijn de ambities in deze?

II.4. — Belgacom

1. Mindervaliden

Overheidsbedrijven dienen een meerwaarde te leveren op sociaal vlak. Zowel bpost als de NMBS namen engagementen op het vlak van toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit in hun verkooppunten. Welke engagementen neemt Belgacom inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit?

Heel wat websites zijn reeds toegankelijk voor personen met een handicap door te beantwoorden aan de *AnySurfer* toegankelijkheidsnormen. Websites zijn een relevant medium voor een telecombedrijf. De technologie biedt qua toegang nieuwe mogelijkheden voor sommige personen met een handicap. Welke engagementen neemt Belgacom inzake *Anysurfer* (website)?

2. Beheerscontract

Belgacom levert openbare diensten waarvoor het wordt vergoed. Het laatste beheerscontract van Belgacom dateert van 1998, uit vorige eeuw dus. Technologieën en tarieven zijn intussen sterk geëvolueerd. Overweegt u bestaande informele afspraken te actualiseren en transparanter vorm te geven in een vernieuwd beheerscontract?

De spreker verheugt zich over het feit dat de minister verwijst naar het belang van het dichten van de digitale kloof en de rol die Belgacom hierin heeft. Welke concrete engagementen heeft Belgacom genomen inzake digitale kloof?

3. I-line

Bibliotheken, scholen en ziekenhuizen kunnen zich aansluiten op smallband internet bij Belgacom sinds 1998. De minister verwijst naar de verouderde afspraken hieromtrent. Men kan zich vraag stellen of de prijzen nog marktconform zijn en de reële kostprijs dekken. De fe-

C'est le gouvernement fédéral qui paie la note chaque année. Il s'agit en outre d'une compétence usurpée. Quelles sont les ambitions en ce qui concerne l'I-line?

Mme Linda Musin (PS) demande au ministre de faire le point sur le dossier de la limitation des salaires dans les entreprises publiques. Un avant-projet de loi est-il prêt ou les discussions sont-elles toujours en cours au gouvernement?

La note de politique générale affiche la volonté de promouvoir la diversité au travail et l'emploi des handicapés dans les entreprises publiques. Le ministre annonce un listing des initiatives mises en place pour faciliter l'intégration des handicapés dans les entreprises publiques et il propose sur cette base des objectifs d'emplois pour les personnes en situation de handicap. S'agit-il d'objectifs indicatifs ou d'objectifs contraignants pour l'ensemble des entreprises publiques?

Concernant le groupe SNCB, qu'en est-il de la convention de transport entre les deux entités? Cette convention sera très importante pour les relations et le travail en bonne intelligence entre les deux entreprises. S'agit-il d'un véritable contrat entre elles ou simplement d'une note indicative? Sur le plan pluriannuel d'investissement, des auditions des CEO seront organisées prochainement par la commission. L'oratrice a certaines questions méthodologiques sur ce plan, par exemple concernant les données sur lesquelles est basée la classification des lignes prioritaires. Si certaines lignes ne seront plus entretenues, comment peut-on assurer la sécurité du rail? Va-t-on équiper du système TBL1+ des lignes qui sont condamnées à disparaître?

M. Steven Vandeput (N-VA) constate que le groupe SNCB doit épargner 50 millions d'euros supplémentaires aux 90 millions d'euros de l'année précédente. L'orateur comprend que les économies devront avoir lieu sur les investissements, mais le plan d'investissement ne change pas. Où est donc la logique? S'agit-il d'une économie ou d'un report? L'orateur regrette par ailleurs que la note de politique générale ne donne pas plus d'informations sur les améliorations du service au voyageur que doit entraîner la nouvelle structure. Comment le voyageur va-t-il ressentir ces améliorations concrètement? De même, la note reste muette sur la méthode qui sera utilisée concrètement pour atteindre l'objectif de ponctualité. Ne va-t-il y avoir aucune amélioration de la ponctualité avant l'arrivée du nouveau plan de transport à la fin de l'année 2014?

derale regering betaalt jaarlijks de rekening. Bovendien betreft het een usurperende bevoegdheid. Wat zijn de ambities met betrekking tot I-line?

Mevrouw Linda Musin (PS) vraagt de minister naar een stand van zaken betreffende het dossier over de loonbeperking in de overheidsbedrijven. Ligt dien-aangaande een voorontwerp van wet klaar, of zijn de besprekingen in de regering nog gaande?

Uit de beleidsnota blijkt dat de minister de diversiteit inzake werk en de aanwerving van personen met een handicap in de overheidsbedrijven wil bevorderen. Hij kondigt aan dat een olijsting zal worden gemaakt van de initiatieven die werden genomen om de integratie van de gehandicapten in de overheidsbedrijven te vergemakkelijken; op grond daarvan zal hij werkgelegenheidsdoelstellingen voor personen met een handicap uitwerken.

De spreekster wenst te weten of het om indicatieve doelstellingen gaat, dan wel of ze aan alle overheidsbedrijven zullen worden opgelegd. Met betrekking tot de NMBS-Groep vraagt het lid hoe het staat met de vervoersovereenkomst tussen de beide entiteiten. Deze overeenkomst zal van zeer groot belang zijn opdat de twee ondernemingen in goede verstandhouding kunnen communiceren en werken. Gaat het om een echte onderlinge overeenkomst, dan wel louter over een indicatieve nota? De CEO's zullen binnenkort in commissie worden gehoord over het meerjareninvesteringsplan. De spreekster heeft een aantal bedenkingen bij de werkwijze van dat plan, bijvoorbeeld over de gegevens waarop de classificatie van de prioritaire lijnen is gestoeld. Als bepaalde lijnen niet langer worden onderhouden, hoe kan de spoorveiligheid dan nog worden gewaarborgd? Zullen de tot verdwijning gedoemde lijnen met het TBL1+-systeem worden uitgerust?

De heer Steven Vandeput (N-VA) stelt vast dat de NMBS-Groep 50 miljoen euro méér moet besparen dan de 90 miljoen euro die vorig jaar moesten worden bespaard. De spreker heeft begrepen dat op de investeringen zal worden bespaard, maar toch wordt het investeringsplan niet gewijzigd. Dat is toch niet logisch? Gaat het om een besparing of om een uitstel? Voorts betreurt de spreker dat de beleidsnota niet méér informatie geeft over de verbetering van de dienstverlening aan de reiziger die de nieuwe structuur moet bewerkstelligen. Hoe zal de reiziger die verbeteringen concreet voelen? Bovendien rept de beleidsnota met geen woord van hoe men het concreet zal aanpakken om de stiptheidsdoelstelling te halen. Moeten de reizigers wachten totdat het nieuwe transportplan eind 2014 ten uitvoer zal worden gelegd vooraleer de treinen enigszins stipter zullen rijden?

Concernant la sécurité du rail, l'orateur souligne qu'un plan d'action sera mis en oeuvre en juin 2013 pour promouvoir la culture de sécurité. Les chiffres montrent une légère diminution des dépassements de signaux en 2012 par rapport aux années précédentes. Ce n'est néanmoins pas suffisant. Devra-t-on attendre juin 2013 avant qu'on ne travaille à la culture de la sécurité? Il est urgent de changer la culture au niveau de la sécurité et de faire en sorte que chacun prenne ses responsabilités.

Concernant la question de la continuité du service public, il n'y a pas d'accord avec les syndicats, et il faut se demander si c'est bien à la SNCB de tenter de rendre les choses plus strictes si les syndicats n'en veulent pas. Il faudrait demander aux syndicats de faire un choix, comme c'est le cas notamment en Allemagne: ceux qui choisissent d'être statutaires prennent la responsabilité d'assurer la continuité du service public en optant pour ce statut.

L'orateur n'est pas d'accord avec le ministre lorsque celui-ci affirme ne pas être ministre de tutelle de la SNCB-Logistics, vu qu'il est ministre de tutelle du groupe SNCB qui détient entièrement la SNCB-Logistics. Rien ne l'empêche donc d'intervenir d'autant plus au vu de l'impact de la SNCB-Logistics sur les finances de l'ensemble du groupe.

Par ailleurs, pour quelles raisons concrètes le plan de transport est-il reporté?

Sur la question des investissements, l'orateur constate que de nouveaux moyens sont prévus à partir de 2017, malgré le report des investissements cette année et en 2014. Quelle est la faisabilité de ces projets d'un point de vue financier? Le coût de la nouvelle gare de Mons est estimé à 150 millions d'euros et pourrait encore augmenter de 40 millions d'euros selon certaines sources. Cela reviendrait à 17 500 euros par passager quotidien, ce qui est environ six fois plus cher que la moyenne des gares wallonnes. Pourquoi cette nouvelle gare de Mons doit-elle coûter si cher?

M. Vandeput termine son intervention en demandant au ministre un timing concernant la mise en place des nouveaux contrats de gestion.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) souhaite avant tout en savoir plus sur la déclaration récente du ministre selon laquelle il ne serait pas opposé à une vente des participations de l'État dans les entreprises publiques. Qu'en est-il concrètement? Quelle est la position du gouvernement à ce sujet? Les syndicats craignent une dégradation de leurs conditions de travail. Pourquoi

Met betrekking tot de spoorveiligheid beklemtoont de spreker dat in juni 2013 een actieplan zal opstarten om de veiligheidscultuur te bevorderen. Uit de cijfers blijkt dat er in 2012 iets minder seinoverschrijdingen waren dan de voorgaande jaren. Dat resultaat is niettemin ondermaats. Zal men tot juni 2013 moeten wachten vooraleer werk wordt gemaakt van de veiligheidscultuur? Die cultuur moet dringend veranderen en men moet elkeen ertoe aanzetten zijn verantwoordelijkheid te nemen.

Met betrekking tot de continuïteit van de dienstverlening is de spreker het niet eens met de vakbonden. Men moet zich afvragen of de NMBS wel degelijk de taak heeft striktere regels proberen op te leggen als de vakbonden dat niet willen. De vakbonden moeten voor het blok worden gezet, zoals dat meer bepaald in Duitsland het geval is: wie ervoor kiest als vastbenoemd personeelslid te werken, neemt door zijn keuze voor die status de verantwoordelijkheid op zich de continuïteit van de openbare-dienstverlening te waarborgen.

De spreker gaat niet akkoord met de bewering van de minister dat hij geen toezichthoudend minister is voor NMBS-Logistics: de minister houdt immers toezicht op de NMBS-Groep, en NMBS-Logistics is een dochteronderneming daarvan. Niets belet hem dus op te treden, temeer omdat NMBS-Logistics sterk weegt op de financiën van de hele groep.

Voorts vraagt het lid naar de concrete redenen waarom het vervoersplan is uitgesteld.

Wat de investeringen betreft, stelt de spreker vast dat vanaf 2017 in nieuwe middelen is voorzien, hoewel de investeringen zowel dit als volgend jaar zijn uitgesteld. Zijn die projecten wel financieel haalbaar? De kostprijs van het nieuwe station van Bergen wordt geraamd op 150 miljoen euro en zou volgens bepaalde bronnen nog 40 miljoen euro hoger kunnen uitvallen. Per dagelijkse reiziger komt dat op een kostprijs van 17 500 euro, wat ongeveer zesmaal meer is dan de gemiddelde kostprijs voor de andere stations in Wallonië. Waarom moet dat nieuwe station in Bergen zoveel kosten?

Ten slotte verzoekt de heer Vandepunt de minister een tijdpad ter beschikking te stellen van de tenuitvoerlegging van de nieuwe beheersovereenkomsten.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) vraagt de minister allereerst om een toelichting bij zijn recente verklaring dat hij niet gekant zou zijn tegen een verkoop van de overheidsparticipaties in de overheidsbedrijven. Wat is daar concreet van aan? Wat is het standpunt van de regering dienaangaande? De vakbonden zijn bevreesd voor een verslechtering van hun arbeidsom-

déciderait-on de se priver de dividendes annuels pour le budget de l'État? Y a-t-il une volonté de l'État de vendre des actifs afin de gonfler un budget lors d'une opération *one shot*? Concernant bpost, le gouvernement veut améliorer la transparence des flux financiers entre bpost et l'État, dans l'hypothèse d'une éventuelle introduction en bourse de bpost. Un nouveau partenaire privé est-il recherché afin de remplacer le partenaire actuel de bpost? Y a-t-il une option privilégiée par le gouvernement entre d'une part l'introduction en bourse et d'autre part la recherche d'un nouveau partenaire et, si oui, lequel? Par ailleurs, la Commission européenne n'a toujours pas remis d'avis sur le cinquième contrat de gestion entre bpost et l'État. Où en est-on à ce sujet?

Concernant la SNCB, l'orateur a identifié cinq rendez-vous majeurs en 2013. La premier rendez-vous est la réforme de la structure. Il souligne l'importance de la mise en place d'une procédure d'accompagnement afin de ne pas reproduire les erreurs de la réforme de l'année 2005. Quels sont les moyens prévus pour ce faire? Par ailleurs, le régulateur va-t-il être renforcé en cadre et en budget afin de pouvoir remplir ses missions de façon optimale? M. Balcaen se demande s'il ne subsiste pas de doublons au niveau de la gestion des ressources humaines entre Infrabel, la SNCB et HR Rail. Qu'en est-il du partage des responsabilités à ce niveau entre ces entités?

Le second rendez-vous de l'année 2013 sera le plan pluriannuel d'investissement. Qu'en est-il du plan de catégorisation des lignes d'Infrabel? Y a-t-il une décision irrévocable actuellement ou pas? Si oui, celle-ci met à mal les missions de service public des entreprises chargées du rail en Belgique. Il faut se demander si le rail est un transport de masse ou un transport devant aussi se tourner vers des régions plus reculées. L'orateur a l'impression qu'il existe un accord tacite entre les pouvoirs publics et le groupe ferroviaire pour laisser tomber les petites lignes et les zones reculées afin que la SNCB subsiste en tant que transport de masse. Il y a là un débat à avoir.

Il faut avoir le courage de remettre en cause l'ampleur de certains projets, comme par exemple la gare de Mons, étant donné la pression croissante sur les moyens disponibles et la nécessité de donner des priorités à certains investissements. Il ne faut pas que certains investissements éloignent la SNCB de ses missions premières de transport des personnes dans une politique de ponctualité, de sécurité et de confort. Le plan pluriannuel d'investissement doit permettre de réaliser des projets actuels en souffrance, tels que le RER ou la ligne 161-162. Concernant le RER, l'orateur a l'impression qu'Infrabel n'a pas l'intention de mettre le

standigheden. Waarom zou men beslissen af te zien van de jaarlijkse dividenden die naar de Schatkist vloeien? Ligt het in de bedoeling van de Staat activa te verkopen om een budget voor een *one shot*-operatie op te smukken? Met betrekking tot bpost wil de regering de transparantie van de financiële stromen tussen bpost en de Staat verbeteren om bpost eventueel naar de beurs te brengen. Wordt een nieuwe privépartner gezocht om de huidige partner van bpost te vervangen? Heeft de regering een voorkeur tussen de beursgang en het zoeken naar een nieuwe partner en, zo ja, welke? Bovendien heeft de Europese Commissie nog altijd geen advies uitgebracht over de vijfde beheersovereenkomst tussen bpost en de Staat. Hoe staan de zaken?

De spreker geeft aan dat de NMBS in 2013 voor vijf grote uitdagingen staat. De eerste is de hervorming van de structuur. Hij wijst op het belang van een begeleidingsprocedure zodat niet dezelfde fouten worden gemaakt als bij de hervorming van 2005. Welke middelen zijn daartoe uitgetrokken? Zullen de personeelsformatie en de middelen van de regulator worden uitgebreid zodat hij zijn taken optimaal kan vervullen? De heer Balcaen vraagt of er geen overlappingen overblijven op het vlak van het beheer van de *human resources* tussen Infrabel, de NMBS en HR Rail. Hoe staat het met de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen die entiteiten op dat punt?

De tweede uitdaging van 2013 is het meerjareninvesteringsplan. Hoe staat het met het classificatieplan van de spoorlijnen van Infrabel? Is er nu al dan niet een definitieve beslissing? Zo ja, dan brengt die de taken van openbare dienstverlening van de Belgische spoorwegondernemingen in het gedrang. Men moet zich de vraag stellen of het spoor een massavervoermiddel is of een vervoermiddel dat ook op meer afgelegen regio's moet gericht zijn. De spreker heeft de indruk dat er een stilzwijgende overeenkomst bestaat tussen de overheid en de spoorweggroep om de kleinste lijnen en de afgelegen gebieden te laten vallen, zodat de NMBS alleen als massavervoersmaatschappij blijft bestaan. Daarover moet een debat worden gevoerd.

Men moet de moed hebben om de omvang van bepaalde projecten, bijvoorbeeld het station van Bergen, ter discussie te stellen, gelet op de toenemende druk op de beschikbare middelen en op de noodzaak voorrang te verlenen aan bepaalde investeringen. Sommige investeringen mogen de NMBS niet doen afwijken van haar hoofdtaken van personenvervoer in een beleid dat gericht is op stiptheid, veiligheid en comfort. Het meerjarig investeringsplan moet de mogelijkheid bieden de lopende projecten, zoals het GEN of de lijn 161-162, te verwezenlijken. De spreker heeft de indruk dat Infrabel niet van plan is het GEN in gebruik te nemen vóór alle

RER en activité avant que l'ensemble des infrastructures ne soient terminées. Quelle sera la décision politique à ce propos? Y a-t-il une volonté de rendre le RER opérationnel sur les tronçons déjà existants?

Concernant les contrats de gestion — troisième point important cette année — l'orateur demande au ministre s'il est prêt à conclure un contrat de gestion pour dix ans au lieu de quatre ans actuellement. Il est possible de signer un dernier contrat de gestion pour une période plus longue avant l'adoption du quatrième paquet, ce qui apporterait de la stabilité. Y a-t-il une réflexion à ce sujet entre le gouvernement et les entreprises concernées?

M. Balcaen se demande lui aussi pourquoi le plan de transport est reporté. Le plan de transport 2013 a toujours été présenté par l'entreprise ferroviaire comme le seul moyen structurel d'offrir un service ponctuel et de qualité aux voyageurs. La décision de le reporter n'apparaît-elle donc pas comme illogique? Le plan d'investissement 2013-2025 sera approuvé et mis en oeuvre bien avant l'adoption effective du nouveau plan de transport. Pourquoi la SNCB reporte-t-elle ce plan? Des éléments d'explication doivent-ils être trouvés dans la possible suppression de plusieurs centaines de trains prévue par ce nouveau plan? Quelle garantie peut-on avoir qu'un nouveau plan de transport sera bien mis en oeuvre? Dans le contexte de la séparation verticale, en quoi Infrabel doit-il se sentir lié par un plan de transport qui n'est pas approuvé par la SNCB?

Ces quatre rendez-vous auront lieu dans un contexte d'économies supplémentaires de 140 millions d'euros demandées à la SNCB en 2013, au niveau de l'investissement en particulier.

Le cinquième rendez-vous concerne la libéralisation et le quatrième paquet ferroviaire. Le modèle choisi par ce quatrième paquet est la séparation verticale. Il prévoit aussi un libre accès généralisé sur l'ensemble des réseaux ferrés européens pour tout opérateur qui le souhaite, avec certaines possibilités limitées de réservation. Il prévoit aussi le recours à un appel d'offre en cas d'attribution d'une concession de service public à une entreprise ferroviaire, chaque concession ne pouvant couvrir plus d'un tiers des services concédés à l'échelle nationale. Les concessions devraient donc être attribuées à trois entreprises ferroviaires différentes. Quelle sera la position du gouvernement à ce propos dans les débats futurs au Conseil des ministres des transports européens?

infrastructures klaar zijn. Welke politieke beslissing zal daarover worden genomen? Wil men *überhaupt* het GEN in gebruik nemen op de bestaande lijnen?

De beheersovereenkomst is het derde belangrijke punt voor dit jaar en de spreker vraagt de minister of hij bereid is een beheersovereenkomst te sluiten voor tien in plaats van voor vier jaar zoals thans het geval is. Het is mogelijk een laatste beheersovereenkomst te sluiten voor een langere periode vóór het vierde pakket wordt goedgekeurd. Dat zou voor stabiliteit zorgen. Wordt daarover een reflectie gevoerd tussen de regering en de betrokken ondernemingen?

De heer Balcaen vraagt ook waarom het vervoersplan op de lange baan wordt geschoven. De spoorwegonderneming heeft het vervoersplan 2013 altijd voorgesteld als het enige structurele middel om de reizigers een snelle en kwaliteitsvolle dienstverlening te kunnen bieden. Is de beslissing het uit te stellen dan ook niet onlogisch? Het investeringsplan 2013-2025 zal lang vóór de daadwerkelijke goedkeuring van het nieuwe vervoersplan worden goedgekeurd en uitgevoerd. Waarom stelt de NMBS dat plan uit? Moet een deel van de verklaring worden gezocht in het feit dat volgens dit nieuwe plan honderden treinen worden afgeschaft? Welke waarborg kan men hebben dat het nieuwe vervoersplan wel zal worden toegepast? Hoe moet Infrabel zich, in de context van de verticale splitsing, gebonden voelen door een vervoersplan dat niet door de NMBS is goedgekeurd?

Die vier uitdagingen hebben plaats in een context van bijkomende besparingen die aan de NMBS worden gevraagd voor een bedrag van 140 miljoen euro, in het bijzonder op het vlak van de investeringen.

De vijfde uitdaging betreft de liberalisering en het vierde spoorwegpakket. Het door dat vierde pakket gekozen model is dat van de verticale scheiding. Het voorziet ook in een veralgemeende vrije toegang tot alle Europese spoornetten voor alle operatoren die het wensen, met bepaalde beperkte mogelijkheden van reservatie. Het voorziet ook in het gebruik van een offerteaanvraag in geval van gunning van een concessie van openbare dienst aan een spoorwegmaatschappij, waarbij elke concessie niet meer dan een derde van de op nationaal vlak vergunde diensten mag dekken. De concessies zouden dus aan drie verschillende spoorwegmaatschappijen moeten worden toegekend. Welk standpunt zal de regering daaromtrent innemen in de toekomstige besprekingen binnen de Europese Raad van Vervoersministers?

Enfin, concernant la dette, le rapport de la Cour des Comptes sur les flux financiers entre les sociétés du groupe SNCB soulève des graves inquiétudes sur l'avenir de la dette (DOC 53 2568/001, p. 112-115 et p. 125). Celle-ci continue de croître et, au-delà de son partage dans le cadre de la réforme, comment pourra-t-on apurer la dette du groupe sans toucher aux missions premières de transport de voyageurs?

M. David Geerts (sp.a) demande au ministre où en est l'avant-projet de loi sur la limitation des salaires dans les entreprises publiques et la distinction prévue entre les entreprises publiques et les entreprises publiques cotées en bourse. Combien de personnes travaillant dans ces entreprises publiques gagnent-elles plus que le salaire de référence évoqué auparavant qui est celui du premier ministre?

L'orateur souhaite par ailleurs en savoir plus sur le plan d'engagement de travailleurs handicapés évoqué par le ministre.

Concernant la structure de la SNCB, M. Geerts insiste sur l'importance de disposer d'une ligne de temps des étapes concrètes ainsi que sur la nécessité de continuer de concerter les syndicats tout au long du processus. Il faut aussi associer davantage au processus de décision les associations représentant les voyageurs, notamment par le biais d'avis. Le partage de leurs connaissances doit permettre d'arriver à la mise en place d'un meilleur service à la SNCB. L'orateur regrette par ailleurs que les efforts faits par le passé, notamment au parlement, afin d'améliorer la ponctualité via des plans et des mesures concrètes n'aient pas abouti à des résultats.

Il est incompréhensible que le report du plan de transport ne soit justifié que par la réforme de la structure. La ponctualité ou la qualité du service ne sont pas liés à la structure. Par ailleurs, il est scandaleux qu'aucun débat fondamental n'ait eu lieu sur la dette au sein de cette commission. Vu l'ampleur de cette dette, ce point est pourtant essentiel pour le fonctionnement et l'avenir du groupe. Il faut constater que, dans certaines activités commerciales du groupe comme notamment la SNCB-Logistics, la dette continue d'augmenter fortement, et il est important que cela fasse l'objet d'une discussion au parlement.

De plus, il est essentiel que la commission suive annuellement la question de la sécurité ferroviaire afin que l'attention nécessaire continue à être donnée à cet objectif. Un plan d'action a été annoncé concernant les

Wat tot slot de schulden betreft, maakt men zich in het rapport van het Rekenhof over de geldstromen tussen de maatschappijen van de NMBS-Groep ernstige zorgen over de toekomst van de schuld (DOC 53 2568/001, blz. 112-115 en blz. 125). Die blijft toenemen. Hoe zal men, naast de verdeling ervan in het kader van de hervorming, de schuld van de groep kunnen aanzuiveren zonder te raken aan de hoofdtaken op het gebied van reizigersvervoer?

De heer David Geerts (sp.a) vraagt de minister hoe het staat met het wetsontwerp in verband met de beperking van de lonen bij de overheidsbedrijven en met het onderscheid tussen de overheidsbedrijven en de beursgenoteerde overheidsbedrijven. Hoeveel verdienen mensen die bij die overheidsbedrijven werken meer dan het eerder aangehaalde referentieloon van de eerste minister?

Voorts wenst de spreker meer te vernemen over het door de minister ter sprake gebrachte indienstnemingsplan voor werknemers met een handicap.

Wat de NMBS-structuur aangaat, beklemtoont de heer Geerts dat het belangrijk is te beschikken over een tijdlijn met de concrete stadia, alsook dat het noodzakelijk is gedurende heel het proces overleg te plegen met de vakbonden. Voorts moeten ook de reizigersverenigingen nauwer bij het besluitvormingsproces worden betrokken, met name via adviezen. Door die verenigingen hun kennis te laten delen, kan worden gezorgd voor een betere dienstverlening bij de NMBS. Ook betreurt de spreker dat de inspanningen die in het verleden, met name in het parlement, werden geleverd om via plannen en concrete maatregelen de stiptheid te verbeteren, geen resultaten hebben opgeleverd.

Het is onbegrijpelijk dat het uitstel van het vervoersplan louter wordt verantwoord op grond van de structuurhervorming. De stiptheid of de kwaliteit van de dienstverlening zijn niet gerelateerd aan de structuur. Bovendien is het schandalig dat in deze commissie geen enkele vorm van debat ten gronde heeft plaatsgevonden over de schuld. Gezien de omvang van die schuld is dat punt nochtans cruciaal voor de werking en de toekomst van de groep. Men kan niet om de vaststelling heen dat de schuld fors blijft aangroeien bij sommige commerciële activiteiten, zoals met name de NMBS Logistics, en het is belangrijk dat dit in het parlement wordt besproken.

Daarnaast is het van essentieel belang dat de commissie een jaarlijkse *follow-up* van het vraagstuk van de spoorveiligheid verricht, zodat naar die doelstelling voldoende aandacht blijft gaan. Er werd een actieplan

dépassement de signaux. Celui-ci aurait déjà du être mis sur pied depuis longtemps. La tendance a la baisse est positive, mais elle doit s'accroître notamment par le biais de ce plan d'action. Quelles en sont les grands principes?

L'orateur considère comme une avancée le fait que le plan pluriannuel d'investissement soit discuté au parlement, même *a posteriori*. Il espère que le prochain plan pourra faire l'objet d'un débat préalable.

M. Geerts avait prévu d'introduire un texte de loi concernant la continuité du service public, mais suite à l'arrêt du Conseil d'État condamnant les grèves sauvages, il a un doute sur l'utilité d'une telle loi car l'arrêt semble affirmer que la SNCB dispose déjà actuellement des moyens légaux afin de faire respecter le protocole. Il demande au ministre d'évaluer cette question.

Enfin, concernant bpost, l'intervenant souhaite avoir une vue des différents scénarios envisagés — notamment l'entrée en bourse ou la recherche d'un nouveau partenaire privé — afin de pouvoir évaluer quel scénario est le meilleur. Par ailleurs, bpost devrait donner plus d'informations concernant les nouveaux projets innovants, dont les pilotes devront être élargis s'ils s'avèrent bien fonctionner. De manière générale, M. Geerts se réjouit de constater que bpost est une entreprise saine et qui fonctionne bien.

M. Christophe Bastin (cdH) revient lui aussi sur la réforme des structures du groupe SNCB, à présent approuvée par le Conseil des ministres, ainsi que les autres grandes échéances à venir sur le plan ferroviaire, à savoir le plan de transport, le plan pluriannuel d'investissement et les différents contrats de gestion.

S'il poursuit effectivement les mêmes objectifs en termes de sécurité, qui est la priorité des priorités, des choix vont devoir être faits au travers de la rédaction et de l'approbation du plan de transport et du plan pluriannuel d'investissement pour 2013-2025.

Il y a un deuxième objectif qui constitue également une priorité: c'est le maintien de la mission de service public du groupe SNCB. Cette mission, qui est par ailleurs inscrite dans les contrats de gestion, devra être poursuivie et garantie au travers des deux plans à venir. Elle devra également être promue et défendue au travers des négociations que le gouvernement mènera sur base des versions du plan d'investissement approuvées par les trois sociétés du groupe SNCB et qui, selon lui, mettent à mal cette mission de service public, en supplantant à court terme l'entretien et les investissements

aangekondigd in verband met de seinoverschrijdingen. Naar verluidt werd dat plan al lang geleden uitgewerkt. De neerwaartse trend is positief, maar hij moet nog sterker omlaag, met name via dat actieplan. Wat zijn hoofdbeginselen ervan?

De spreker beschouwt het als een stap vooruit dat het meerjarig investeringsplan in het parlement wordt besproken, zelfs als dat *a posteriori* gebeurt. Hij hoopt over het volgende plan vooraf zal kunnen worden gedebatteerd.

De heer Geerts was voornemens een wetsvoorstel in te dienen over de continuïteit van de openbare dienstverlening, maar ingevolge het arrest van de Raad van State dat de wilde stakingen veroordeelt, twijfelt hij aan het nut van een dergelijke wet, want kennelijk bevestigt het arrest dat de NMBS nu al over de wettelijke middelen beschikt om het protocol af te dwingen. Hij vraagt de minister die aangelegenheid te evalueren.

In verband met bpost ten slotte, wenst de spreker zicht te krijgen op de verschillende overwogen scenario's — waaronder een beursgang of het aantrekken van een privépartner — om te kunnen beoordelen wat het beste scenario is. Voorts zou bpost meer informatie moeten verstrekken over de nieuwe innovatieve projecten, waarvan de testprojecten zullen moeten worden uitgebreid als ze goed blijken te werken. In het algemeen constateert de heer Geerts met genoegen dat bpost een gezonde en goed functionerende onderneming is.

Ook de heer Christophe Bastin (cdH) komt terug op de thans door de Ministerraad goedgekeurde structuurhervorming van de NMBS-Groep, evenals op de andere toekomstige *deadlines* op spoorweginfrastructuur, namelijk het vervoersplan, het meerjarig investeringsplan en de verschillende beheersovereenkomsten.

Ofschoon de spreker dezelfde veiligheidsdoelstellingen nastreeft (die de topprioriteit hebben), toch zullen keuzes moeten worden gemaakt via de uitwerking en goedkeuring van het vervoersplan en het meerjarig investeringsplan 2013-2025.

Ook een tweede doelstelling is prioritair, te weten de handhaving van de openbare dienstverlening van de NMBS-Groep. Die taak, die trouwens is opgenomen in de beheersovereenkomsten, zal voort moeten worden uitgevoerd en gegarandeerd aan de hand van de twee toekomstige plannen. Voorts zal die taak moeten worden bevorderd en verdedigd via onderhandelingen die de regering zal voeren op grond van de versies van het investeringsplan die zijn goedgekeurd door de drie vennootschappen van de NMBS-Groep en die, volgens het lid, aan die taak van openbare dienstverlening

sur certaines lignes situées en zones rurales, ce qui équivaut à leur mort certaine.

Afin de défendre les navetteurs, étudiants et travailleurs, qui résident dans ces régions rurales, le groupe cdH a déposé une proposition de résolution visant à promouvoir et maintenir la mission de service public de la SNCB en garantissant une offre de transport adaptée, de qualité et performante (DOC 53 2594/001).

Il est en effet primordial d'avoir une vision à long terme, misant sur le bon fonctionnement des transports publics et le développement optimal de l'intermodalité permettant de lier les trajets des trains, bus, métros et trams. La congestion quotidienne des réseaux routiers est une problématique qui ne cesse de s'aggraver. Cela doit nous conforter dans l'idée d'entretenir un maximum de lignes ferroviaires et de soigner le service offert, afin d'endiguer ce phénomène.

Avant de commencer de nouveaux chantiers, aussi prestigieux soient-ils, terminer les travaux engagés, qui vont contribuer à moderniser et optimiser le réseau, constitue également un objectif auquel on ne peut pas se soustraire. Par travaux engagés, l'orateur vise l'achèvement du RER, saga qui ne cesse de se prolonger, au grand dam des riverains et des navetteurs qui sont les premières victimes de la gestion plus que discutable du dossier. Disposer d'un réseau performant aux abords des grandes villes, qui plus est de la capitale, constitue un atout indispensable. M. Bastin insiste donc pour que ces travaux aboutissent dans les plus brefs délais, sans devoir laisser les lignes et voies prévues à cet effet à l'abandon pendant plusieurs années avant de recommencer les aménagements.

En conclusion, l'orateur plaide pour que le groupe SNCB soit géré avec une vision placée sur le long terme, afin que l'offre de service soit optimale, de qualité, confortable et performante, de telle sorte qu'elle constitue une alternative crédible et durable à la voiture.

M. Tanguy Veys (VB) regrette que la note de politique générale — dont le volet consacré à la coopération au développement est plus conséquent que le volet consacré aux entreprises publiques — contienne beaucoup de promesses faites l'année passée et des points de l'accord de gouvernement qui n'ont pas encore été exécutés.

afbreuk doen doordat op korte termijn het onderhoud en de investeringen worden afgeschaft op bepaalde lijnen in landelijke gebieden, wat gelijkstaat met de gewisse teloorgang ervan.

Om de pendelaars, studenten en werknemers die in die landelijke gebieden wonen te verdedigen, heeft de cdH-fractie een voorstel van resolutie ingediend dat ertoe strekt de taak van openbare dienstverlening van de NMBS te bevorderen en te handhaven door een aangepast, kwaliteitsvol en efficiënt vervoersaanbod te waarborgen (DOC 53 2594/001).

Het is immers primordiaal te beschikken over een langetermijnvisie die is gericht op de goede werking van het openbaar vervoer en de optimale ontwikkeling van de intermodaliteit, teneinde de trajecten van treinen, bussen, metro's en trams onderling te kunnen koppelen. De dagelijkse verkeersopstoppen vormen een almaar erger wordend vraagstuk. Dat moet ons sterken in de idee om zo veel mogelijk spoorlijnen te onderhouden en de geboden service te verzorgen, zodat dit fenomeen wordt ingedijkt.

Alvorens met nieuwe projecten te beginnen — hoe prestigieus die ook mogen zijn —, vormt de beëindiging van de aangevatte werkzaamheden (die bedoeld zijn om het net te helpen moderniseren en optimaliseren), ook een doel waaraan men zich niet mag onttrekken. Met aangevatte werkzaamheden doelt de spreker op de voltooiing van het GEN, een saga die blijft duren, ten nadele van de bewoners en de pendelaars die de eerste slachtoffers zijn van de meer dan twijfelachtige behandeling van dat dossier. Beschikken over een krachtig net rond de grote steden, zeker als het om de hoofdstad gaat, is een onontbeerlijke troef. De spreker staat er dus op dat die werkzaamheden zo spoedig mogelijk tot een goed einde worden gebracht, zonder evenwel de daartoe voorziene lijnen en wegen een aantal jaar vóór de hervatting van de verbouwingen te verwaarlozen.

Tot slot pleit hij ervoor de NMBS-Groep te beheeren met een langetermijnvisie, zodat de geboden dienstverlening optimaal is (kwalitatief, comfortabel en performant), en dus een geloofwaardig en duurzaam alternatief vormt voor de auto.

De heer Tanguy Veys (VB) betreurt dat de beleidsnota — waarvan het deel ontwikkelingssamenwerking consequenter is dan het deel overheidsbedrijven — veel beloften bevat die vorig jaar al werden gedaan en punten uit het regeerakkoord die nog niet zijn uitgevoerd.

Concernant la question des rémunérations dans les entreprises publiques, il semble irréaliste et optimiste d'envisager une entrée en vigueur pour la fin du premier trimestre de l'année 2013 étant donné qu'il n'existe pas encore d'avant-projet au jour d'aujourd'hui.

L'orateur rappelle que le timing prévu initialement par le ministre pour la restructuration du groupe SNCB n'était pas réaliste non plus, ce qui se vérifie maintenant. Il a des doutes quant à une entrée en vigueur de la nouvelle structure pour le 1^{er} janvier 2014, en particulier vu le fait qu'il n'y a toujours pas d'accord avec les syndicats sur cette réforme. Pour M. Veys, la meilleure option pour résoudre les problèmes actuels aurait été une structure intégrée, qui, jusqu'à preuve du contraire, est conforme à la législation européenne actuelle. Il est par ailleurs regrettable que la commission de l'Infrastructure soit si peu impliquée dans les débats sur cette réforme. L'orateur a l'impression que cette réforme est surtout le résultat de jeux politiques qui n'offrent pas de garantie pour un meilleur fonctionnement du groupe. L'analyse faite par la Cour des comptes, par ailleurs, n'a pas pu être faite en profondeur par manque de temps et de mandat notamment. Lorsque les textes de cette nouvelle structure seront analysés dans cette commission, il sera essentiel de s'assurer que les points névralgiques identifiés, comme par exemple la mauvaise communication interne et externe, puissent disparaître dans la nouvelle structure, même si l'orateur n'est pas très optimiste sur ce point. Il est à ce propos hallucinant de constater toute absence de vision politique afin de s'occuper du problème de la dette de façon structurelle.

La vision est aussi trop limitée en ce qui concerne les objectifs de ponctualité et de sécurité notamment. Il est nécessaire d'arriver maintenant à des résultats concrets plutôt que de mettre en place des nouveaux plans et de faire des analyses qui n'aboutissent pas à des résultats. On doit par exemple constater l'absence de guichets automatiques dans les gares où les guichets ont pourtant été fermés. Un autre exemple d'engagement non tenu réside dans les crèches mobiles, où on doit constater en pratique que le succès n'est pas au rendez-vous pour ce projet. Ce n'est pas une mission première de la SNCB d'une part, et, d'autre part, il y a déjà beaucoup d'acteurs sur le marché. Il est donc difficile de trouver des partenaires.

Concernant la sécurité sur le rail, on n'est toujours pas arrivé à des résultats probants sur la baisse des dépassements de signaux. Un nouveau plan d'action est prévu pour mai 2013, ce qui est beaucoup trop tardif. Des résultats concrets auraient déjà dû être enregistrés depuis longtemps à ce sujet, et c'est le voyageur qui est la victime de cette inaction. Il en est de même du plan

Aangaande het vraagstuk van de bezoldiging in de overheidsbedrijven lijkt het onrealistisch en optimistisch om een inwerkingtreding te voorzien tegen het einde van het eerste kwartaal van 2013, omdat er thans nog altijd geen voorontwerp is.

De spreker herinnert eraan dat de oorspronkelijke timing van de minister voor de herstructurering van de NMBS-Groep ook niet realistisch was, wat nu wordt bewaarheid. Hij twijfelt eraan dat de nieuwe structuur op 1 januari 2014 in werking zal treden, vooral omdat er met de vakbonden over deze hervorming nog altijd geen akkoord is. Voor de spreker zou de beste keuze om de huidige problemen op te lossen, een geïntegreerde structuur zijn geweest die — tot het bewijs van het tegendeel — voldoet aan de huidige Europese wetgeving. Het is ook betreurenswaardig dat de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven zo weinig betrokken wordt bij het debat over die hervorming. Hij heeft het gevoel dat die hervorming vooral het resultaat is van politieke spelletjes die geen garantie bieden op een betere werking van de groep. De analyse van het Rekenhof was ook niet grondig vanwege een gebrek aan tijd en vooral mandaat. Als de teksten van de nieuwe structuur in die commissie zullen worden geanalyseerd, zal het essentieel zijn ervoor te zorgen dat de vastgestelde pijnpunten, zoals de slechte interne en externe communicatie, in de nieuwe structuur kunnen verdwijnen — al is de spreker daar niet zo optimistisch over. Het is in dat opzicht hallucinant helemaal geen politieke visie aan te treffen om het vraagstuk van de schuld structureel aan te pakken.

De visie is ook te beperkt met betrekking tot de doelstellingen inzake stiptheid en veiligheid. Men moet nu tot concrete resultaten komen in plaats van nieuwe plannen en analyses te maken die niet tot resultaten leiden. Er zijn bijvoorbeeld geen biljetautomaten in de stations waar de loketten zijn gesloten. Een ander voorbeeld van een niet nagekomen belofte zijn de mobiele crèches; daarvan moet wel worden geconstateerd dat ze niet bepaald een succes zijn. Het gaat enerzijds niet om een primaire taak van de NMBS en anderzijds zijn er al veel spelers op de markt. Het is dus moeilijk om partners te vinden.

Op het vlak van de spoorveiligheid is men nog steeds niet tot overtuigende resultaten gekomen in de daling van het aantal signaalovertredingen. Er wordt een nieuw actieplan verwacht tegen mei 2013, wat veel te laat is. Men had dienaangaande al heel lang concrete resultaten moeten boeken, en het is de reiziger die het slachtoffer is van dat gebrek aan actie. Hetzelfde geldt

d'action destiné à promouvoir la culture de la sécurité prévu pour juin 2013.

En matière de dialogue social, il n'y a actuellement aucune garantie d'amélioration à l'avenir concernant les grèves. Selon l'orateur, il est évident que l'évaluation du protocole d'accord sera négative. Le protocole existant aurait déjà du être renforcé afin de réduire les abus du droit de grève, mais le ministre n'a pu malheureusement enregistrer aucun résultat concret sur ce point non plus.

Le ministre promet de soutenir les demandes de subsides faites auprès de l'Union européenne. C'est la moindre des choses et c'est dans l'intérêt du gouvernement de le faire.

Concernant la SNCB-Logistics, il est temps de prendre ses responsabilités. Les conséquences financières pour le groupe SNCB seront énormes si rien n'est fait pour améliorer la situation de cette entreprise. Le ministre ne peut se cacher derrière l'excuse selon laquelle il n'est pas compétent pour assurer la tutelle de cette filiale.

Par ailleurs, l'orateur est lui aussi d'avis que le report du plan de transport, notamment en raison de la réforme de la SNCB, n'est pas justifié. Cela fait longtemps que la SNCB travaille à ce plan de transport. Il n'est donc pas sérieux de le reporter à nouveau.

Il est positif de prévoir, dès 2017, un budget d'1,5 milliards d'euros pour la réalisation de grands projets qui n'étaient pas prévus au plan pluriannuel d'investissement précédent. Concernant le Rhin d'acier, il ne faut pas attendre 2017 pour avancer dans ce projet.

M. Veys est déçu du fait qu'aucune avancée n'ait été faite en matière de contrats de gestion. Il s'agit pourtant d'instruments essentiels. À ce propos, le Parlement sera-t-il consulté comme c'est prévu pour la rédaction de la quatrième annexe au contrat de gestion?

Quel est le délai prévu pour la fin du dialogue social concernant la restructuration du groupe?

Concernant bpost, il est étonnant d'entendre le ministre affirmer que le rôle de cohésion territoriale et sociale des bureaux de poste est renforcé. L'orateur a plutôt l'impression que l'inverse se produit. Quelles sont les mesures qui seront prises pour renforcer ce rôle?

voor het tegen juni 2013 aangekondigde actieplan om de veiligheidscultuur te bevorderen.

Wat de sociale dialoog betreft, is er momenteel niet te minste garantie dat het aantal stakingen de goede kant zal op gaan. Volgens de spreker ligt het voor de hand dat het protocolakkoord negatief zal worden beoordeeld. Het bestaande protocol had al moeten zijn versterkt om het misbruik van het stakingsrecht te verminderen, maar de minister heeft op dat punt al evenmin concrete resultaten kunnen boeken.

De minister belooft de aanvraag van subsidies bij de Europese Unie te steunen. Dat is het minste wat men kan doen en het is in het belang van de overheid om dat te doen.

Aangaande NMBS Logistics is het tijd om zijn verantwoordelijkheid op zich te nemen. Als niets wordt ondernomen om de situatie van die onderneming te verbeteren, zullen de financiële gevolgen voor de NMBS-Groep enorm zijn. De minister mag zich niet verschuilen achter het excuus dat hij voor het toezicht op die dochteronderneming niet bevoegd is.

Daarnaast vindt de spreker ook dat het uitstel van het vervoersplan, met name wegens de hervorming van de NMBS, onverantwoord is. De NMBS werkt al lang aan dat vervoersplan. Het is dus niet ernstig het opnieuw uit te stellen.

Het is positief om vanaf 2017 te voorzien in een budget van 1,5 miljard euro voor de grote projecten die in het vorige meerjareninvesteringsplan niet waren voorzien. Voor de IJzeren Rijn moet men niet tot 2017 wachten om in dit project vooruit te gaan.

De spreker is ontgoocheld dat geen enkele vooruitgang inzake contractbeheer is geboekt. Het gaat nochtans om essentiële instrumenten. Zal het Parlement in dat verband worden geraadpleegd, zoals is gepland voor de opstelling van de vierde bijlage bij het beheerscontract?

Wat is de termijn voor het einde van de sociale dialoog in verband met de herstructurering van de groep?

Voor bpost is het verbazend de minister te horen beweren dat de rol inzake territoriale en sociale cohesie van de postkantoren wordt opgevoerd. De spreker heeft veeleer de indruk van het tegenovergestelde. Welke maatregelen zullen worden genomen om die rol te versterken?

Concernant l'évaluation de l'actionnariat de bpost, il faut de la clarté sur le rôle qu'on veut que l'État prenne au sein de cet actionnariat. L'État doit-il avoir une position majoritaire? Quelles sont les actions prévues et selon quel timing?

III. — RÉPONSES DU MINISTRE

Successeur

La note de politique générale à l'examen n'est absolument pas un testament. Le successeur du ministre sera du même parti et exécutera loyalement l'accord de gouvernement ainsi que les décisions gouvernementales.

SNCB — Restructuration

Le cabinet restreint a tranché. La décision doit être exécutée et accompagnée, ainsi que le bureau d'étude Roland Berger l'a indiqué à juste titre dans sa critique de la réforme de 2005. Les ceo à nommer joueront un rôle décisif en la matière. La procédure suivie sera identique à celle qui est suivie pour toutes les nominations dans les entreprises publiques. Les organisations syndicales devront se comporter en tant que partenaires, et non en tant qu'opposants à la réforme. Il sera fait appel à des consultants pour l'accompagnement précité, mais aussi pour la rédaction des textes de loi. Quatre piliers se distinguent: la restructuration au sens strict, le plan de transport, le plan pluriannuel d'investissements et le contrat de gestion.

SNCB — Plan de transport

La SNCB a, de concert avec Infrabel, déjà fourni un travail considérable dans ce dossier. Le report s'explique uniquement par la considération que l'on ne peut mener à bien deux processus de réforme simultanément. On procédera étape par étape.

SNCB — Plan pluriannuel d'investissement

La commission de la Chambre organisera prochainement des auditions à propos de ce plan. Les ceo actuels sont les mieux placés pour expliquer pourquoi tel investissement a été retenu plutôt que tel autre. Le Réseau express régional (RER), dont un certain nombre d'éléments sont déjà installés, sera complètement achevé en 2025. Différentes méthodologies sont suivies pour les lignes ABC. Le ministre estime toutefois que ce n'est pas une bonne idée de ne pas entretenir des lignes existantes, même s'il convient d'inscrire cette décision dans l'ensemble des économies à réaliser. Le Rhin de fer et le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers peuvent se chiffrer à 1,5 milliard d'euros mais ne sont

Met betrekking tot het aandeelhouderschap van bpost moet er duidelijkheid komen over de rol van de Staat daarin. Moet de Staat een meerderheid hebben? Welke acties zijn daar gepland en wat is de timing?

III. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Opvolger

Deze beleidsnota is allerm minst een testament. De opvolger van de minister zal van dezelfde partij afkomstig zijn en het regeerakkoord alsook de regeringsbeslissingen loyaal uitvoeren.

NMBS — Herstructurering

Het kernkabinet heeft getrancheerd. De beslissing moet worden uitgevoerd en ook begeleid, zoals het studiebureau Roland Berger terecht stelde in zijn kritiek van de hervorming van 2005. De nog te benoemen ceo's zullen een doorslaggevende rol in deze spelen. Er zal eenzelfde procedure worden gevolgd voor alle benoemingen in de overheidsbedrijven. De vakbonden zullen zich als partners en niet als tegenstanders van het hervormingsproces moeten gedragen. Er zal beroep worden gedaan op consultants voor voornoemde begeleiding maar ook voor het opstellen van de wetteksten. Er kunnen vier pijlers worden onderscheiden: de herstructurering stricto sensu, het vervoersplan, het meerjareninvesteringsplan en het beheerscontract.

NMBS — Vervoersplan

De NMBS heeft samen met Infrabel reeds veel werk in deze verzet. Het uitstel is alleen te wijten aan de overweging dat men geen twee hervormingsprocessen tegelijk kan doen slagen. Er zal etappegewijs worden tewerkgegaan.

NMBS — Meerjareninvesteringsplan

De kamercommissie zal eerlang hoorzittingen houden over dit plan. De huidige ceo's zijn beter geplaatst om uit te leggen waarom die of gene investeringen werden weerhouden. Het Gewestelijk Expresnet (GEN), waarvan intussen reeds elementen worden geïnstalleerd, zal in 2025 helemaal voltooid zijn. Voor de ABC-lijnen worden verschillende methodologieën gehanteerd. De minister vindt het evenwel geen goede zaak dat bestaande lijnen niet worden onderhouden al dient die beslissing wel te worden beschouwd in het geheel van de door te voeren besparingen. De IJzeren Rijn en de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven kunnen begroot worden op 1,5 miljard euro maar

pas repris dans le plan pluriannuel d'investissement, pas plus que la liaison avec l'aéroport de Charleroi et la liaison Nord-Midi. En ce qui concerne les investissements de rénovation et d'embellissement des gares, c'est une erreur de les opposer à d'autres investissements dès lors que les gares constituent le point de contact avec le voyageur, à qui l'on veut accorder une place centrale. La gare de Mons coûte 150 millions d'euros, six fois moins que la gare d'Anvers, soit 0,6 % du montant total des investissements.

SNCB — Contrat de gestion

Après la nomination des nouveaux CEO, il conviendra de renégocier le contrat de gestion. Le troisième avenant portait sur la sécurité. La diminution de 16 % du nombre de franchissements de signaux est une bonne nouvelle. Des négociations sont en cours à propos du quatrième avenant, qui concerne le monitoring de la dette. Le ministre convient qu'un contrat de gestion décennal assurerait une plus grande stabilité.

SNCB — Quatrième paquet ferroviaire

La Commission européenne n'a pas encore adopté de point de vue définitif et, par conséquent, le gouvernement belge non plus. La Belgique est toutefois prête: la restructuration (*cf. supra*) est parfaitement conforme à la législation européenne.

SNCB — Économies

Au total, le montant des économies à réaliser pour le groupe SNCB s'élevait à 150 millions d'euros, avec 5 millions d'euros à réaliser pour chaque entité sur l'exploitation, donc 15 millions d'euros au total, et 125 millions d'euros à réaliser sur les investissements qui ne sont pas supprimés mais reportés.

SNCB — B-Logistics

Si le ministre n'exerce pas de tutelle sur la division logistique de la SNCB, il doit toutefois répondre des répercussions qu'ont les résultats négatifs de B-Logistics sur le groupe SNCB. Il a soumis une note au cabinet restreint afin de rendre B-Logistics totalement conforme au marché. Le subsidie de 4,1 millions d'euros accordé au trafic diffus et combiné a été prolongé, mais B-Logistics devra parvenir à un équilibre et indemniser également l'ensemble des prestations de la SNCB.

SNCB — Service minimum

L'accord de gouvernement n'évoque pas de service minimum, mais seulement la continuité du service public. Le dialogue social doit en effet être préservé à

zijn samen met de verbinding met de luchthaven van Charleroi en de Noord-Zuidverbinding niet opgenomen in het meerjareninvesteringsplan. Wat de investeringen in de vernieuwing en verfraaiing van stations betreft, gaat het niet op deze tegenover andere investeringen te plaatsen omdat de stations het contactpunt vormen met de reiziger die men centraal wil stellen. Het station van Bergen kost 150 miljoen euro, zes keer minder dan het station van Antwerpen, 0,6 % van de totale investeringen.

NMBS — Beheerscontract

Na de benoeming van de nieuwe ceo's moet het beheerscontract heronderhandeld worden. Het derde bijvoegsel ging over de veiligheid. De daling met 16 % van het aantal seinvoorbijrijdingen is goed nieuws. Over het vierde bijvoegsel dat de monitoring van de schuld betreft, wordt momenteel onderhandeld. De minister is het ermee eens dat een tienjarig beheerscontract voor meer stabiliteit zou zorgen.

NMBS — Vierde spoorwegpakket

De Europese Commissie heeft nog geen definitief standpunt ingenomen, de Belgische regering dus evenmin. België staat evenwel klaar: de herstructurering (zie hoger) is volledig conform de Europese wetgeving.

NMBS — Besparingen

De NMBS-Groep moest in totaal 150 miljoen euro besparen, iedere entiteit 5 miljoen euro op de exploitatie, dus 15 miljoen euro in totaal en 125 miljoen euro op de investeringen die niet worden afgeschaft maar uitgesteld.

NMBS — B-Logistics

De minister oefent geen voogdij uit over de logistieke afdeling maar staat wel in voor de impact die de negatieve resultaten van B-Logistics op de NMBS-Groep hebben. Hij heeft een nota aan het kernkabinet voorgelegd om B-Logistics volledig marktconform te maken. De subsidie voor verspreid en gecombineerd vervoer van 4,1 miljoen euro is verlengd maar B-Logistics zal een *break-even* moeten bereiken en alle prestaties van de NMBS ook vergoeden.

NMBS — Minimumdienst

Het regeerakkoord maakt geen gewag van een minimumdienst, alleen van de continuïteit van de openbare dienstverlening. De sociale dialoog moet immers te

tout prix. Entre 2008 et 2010, il y a eu peu d'actions. Il y en a eu un peu plus fin 2011. Les grèves sauvages ne sont pas tolérées. Dans un arrêt récent, le Conseil d'État a estimé qu'elles peuvent être sanctionnées. En ce qui concerne les grèves annoncées, on ne dénombre qu'un seul jour de grève jusqu'à présent. D'ici le 31 mars 2013, il sera procédé à une révision du protocole relatif aux grèves sauvages dans le sens d'un renforcement des sanctions. Les partenaires sociaux eux-mêmes, ou à défaut le gouvernement, doivent fixer les règles applicables en la matière.

SNCB — Endettement

La dette de 4 milliards d'euros est énorme et elle doit être maîtrisée. Si elle augmente actuellement, c'est à cause de décisions budgétaires ou de B-Logistics, mais la dette de Belgacom, par exemple, est plus élevée et les agences de notation n'ont pas dégradé la solvabilité du Groupe SNCB. Il convient évidemment d'améliorer le monitoring de la dette. Un rachat par l'État est cependant exclu. La dette se répartit en fonction de l'entité qui l'a générée (par exemple, la dette ABX) et de la possibilité de l'éponger par le biais de ressources propres. La Belgique est le premier pays à effectuer cet exercice sur la base d'une série de simulations.

Bpost — cinquième contrat de gestion

Fin mars, un accord devrait être conclu avec la Commission européenne au sujet du cinquième contrat de gestion. Le point litigieux concerne la méthode de calcul de la dotation. La distribution des journaux par le biais d'une concession assortie de conditions — cinq fois par semaine avant une certaine heure sur l'ensemble du territoire — n'a pas été remise en cause.

Bpost — entrée en bourse

Entre 2005 et 2008, des accords ont déjà été conclus au sujet de l'entrée en bourse de CVC. Un partenaire industriel est recherché, sans quoi CVC devra revendre ses parts. Le ministre s'oppose à la vente d'actions détenues par l'État et, s'il ne peut l'éviter, la vente doit être financièrement intéressante et l'État doit se donner les moyens de continuer à exercer un contrôle sur l'évolution de la poste.

Belgacom — I-line

Le service "*I-line*" est obsolète. La compensation de l'État pour un montant de 7 millions d'euros sera modernisée.

allen prijze worden gevrijwaard. In de periode 2008-2010 waren weinig acties te betreuren. Eind 2011 waren er wat meer. Wilde stakingen worden niet getolereerd. De Raad van State heeft in een recent arrest de sancti-onring hiervan gebillijkt. Qua aangekondigde stakingen was er tot dusver slechts een ééndagstaking. Tegen 31 maart 2013 zal het protocol inzake wilde stakingen worden herzien in de zin van een strengere sanctione-ring. De sociale partners zelf, of bij gebreke hiervan de regering, dienen hierover regels af te kondigen.

NMBS — Schuldenberg

De schuldenberg van 4 miljard euro moet worden beheerst. Momenteel stijgt de schuld door budget-taire beslissingen of door B-Logistics, maar Belgacom bijvoorbeeld heeft een hogere schuldgraad en de ratingbureau's hebben de kredietwaardigheid van de NMBS-Groep niet verlaagd. Uiteraard is er nood aan een betere monitoring van de schuld. Een overname door de Staat is evenwel uit den boze. De schuld wordt verdeeld naargelang van welke entiteit er aan de oorsprong van ligt (bijvoorbeeld de ABX-schuld) en naargelang van de mogelijkheid om ze via eigen inkomsten te delgen. België is het eerste land dat dergelijke oefening op grond van een aantal simulaties maakt.

Bpost — vijfde beheerscontract

Eind maart zou een akkoord in de maak zijn met de Europese Commissie over het vijfde beheerscontract. Het twistpunt betreft de methodologie om de dotatie te berekenen. De verdeling van kranten via een aan voor-waarden gekoppelde concessie — vijf keer per week voor een bepaald uur over het hele grondgebied — werd niet in vraag gesteld.

Bpost — beursintroductie

In de periode tussen 2005 en 2008 werden reeds akkoorden gesloten omtrent een beursintroductie van CVC. Er wordt op zoek gegaan naar een industriële partner. In het andere geval moet CVC zijn aandelen verkopen. De minister is gekant tegen de verkoop van staatsaandelen en als het dan toch gebeurt moet de verkoop financieel interessant zijn en de Staat de hef-bomen aanreiken om verder controle over het reilen en zeilen van de post te kunnen uitoefenen.

Belgacom — I-line

I-line is verouderd. De staatscompensatie ter waarde van 7 miljoen euro zal gemoderniseerd worden.

IV. — RÉPLIQUES

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) prie le ministre de déposer les textes de loi concernés dans les meilleurs délais au parlement. Il ne s'oppose pas à l'amélioration des gares, mais regrette que 275 millions d'euros soient affectés à deux projets seulement (Mons et Charleroi), ce qui imposera des économies substantielles sur d'autres projets. Le nombre de franchissements de signaux a certes diminué par rapport à l'année dernière, mais non par rapport à 2009.

V. — RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES

Le ministre précise qu'à l'heure actuelle, l'État conclut des accords avec les trois sociétés, sans que celles-ci concluent des accords entre elles. La gestion du trafic sera unifiée sous la surveillance du régulateur.

B. TÉLÉCOMMUNICATIONS

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

Le ministre renvoie aux passages correspondants de sa note de politique générale (DOC 53 2586/028, p. 21-22, 30-38).

Son exposé introductif repose sur quatre piliers:

— La loi Télécom adoptée en 2012 (loi du 10 juillet 2012 portant des dispositions diverses en matière de communications électroniques), qui nécessite de nombreux arrêtés d'exécution en ce qui concerne la détermination du montant de base pour le "billshock", la fiche standardisée permettant au consommateur de choisir les tarifs les plus avantageux en fonction de son profil d'utilisateur, la portabilité des numéros dans les 24 heures, la modernisation du service universel (guides téléphoniques, cabines téléphoniques, service de renseignements, tarifs sociaux,...), la transposition de la directive européenne sur la conservation des données (avec le ministre de la Justice); il faut notamment procéder à une adjudication concernant la bande 800 Mhz après consultation de l'IBPT; l'Europe souhaite que cette bande soit également disponible pour l'internet; dans deux semaines, un projet d'arrêté royal sera présenté au Conseil des ministres; il devra ensuite être examiné au sein du comité de concertation avec les entités fédérées avant que la procédure puisse être

IV. — REPLIEKEN

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) verzoekt de minister de desbetreffende wetteksten zo vlug mogelijk in te dienen in het Parlement. Hij is niet gekant tegen de verbetering van de stations maar betreurt dat 275 miljoen euro voor slechts twee projecten wordt uitgetrokken (Bergen en Charleroi), waardoor op andere projecten fel bespaard moet worden. Het aantal seinvoorbijrijdingen is weliswaar gedaald ten opzichte van vorig jaar maar niet ten opzichte van 2009.

V. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN

De minister stelt dat de Staat thans akkoorden sluit met de drie maatschappijen afzonderlijk zonder dat de maatschappijen onderling akkoorden sluiten. De verkeersleiding zal worden eengemaakt onder toezicht van de regulator.

B. TELECOMMUNICATIE

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING
DOOR DE HEER JOHAN VANDE LANOTTE,
MINISTER VAN ECONOMIE,
CONSUMENTEN EN NOORDZEE

De minister verwijst naar de desbetreffende passages in zijn beleidsnota (DOC 53 2586/028, p. 21-22, 30-38).

Zijn inleidend betoog steunt op vier pijlers:

— De in 2012 aangenomen telecomwet (wet van 10 juli 2012 houdende diverse bepalingen inzake elektronische communicatie), die talrijke uitvoeringsbesluiten vereist inzake het standaardbedrag voor de zogeheten "billshock", de standaardfiche om de consument toe te laten de meest voordelige tarieven te kiezen naargelang van zijn gebruikersprofiel, de nummeroverdraagbaarheid binnen 24 uur, de modernisering van de universele dienstverlening (telefoongidsen, telefooncellen, inlichtingendienst, sociale tarieven, ..), de omzetting van de Europese dataretentierichtlijn (samen met de minister van Justitie); onder meer moet een toewijzing plaatshebben van de 800 Mhz-band na raadpleging van het BIPT; Europa wenst dat deze bandbreedte ook beschikbaar wordt voor het internet; binnen twee weken zal aan de Ministerraad een ontwerp-kb worden voorgelegd, dat vervolgens op het overlegcomité met de deeleniteiten zal worden besproken alvorens de procedure kan worden opgestart; ook ligt een ontwerp-kb klaar om de rechten van het stralingsspectrum met

lancée; un projet d'arrêté royal est également prêt en vue de réduire de 20 % les droits du domaine spectral du rayonnement, dans l'espoir que cette mesure débouchera sur une utilisation plus intensive;

— L'étude relative au coût des télécommunications qui a été commandée à l'IBPT et dont les résultats feront l'objet d'un débat en table ronde avec les opérateurs; les premiers constats révèlent que les tarifs facturés pour l'internet et la téléphonie mobile sont bon marché lorsqu'il s'agit d'une offre séparée, mais qu'ils sont relativement chers lorsqu'ils s'inscrivent dans le cadre d'une offre combinée (ce que l'on nomme le *"triple play"*, la vente liée étant actuellement autorisée — télévision, internet et téléphonie); cette étude serait dorénavant réalisée chaque année en juillet et publiée en septembre, afin d'avoir une influence sur le marché;

— La législation postale de 2010, qui visait la libéralisation du marché postal, requiert de nombreux arrêtés d'exécution; l'IBPT a procédé à de longues consultations en la matière; les projets d'arrêtés royaux relatifs à l'évolution du tarif du panier des petits utilisateurs, au calcul du coût du service universel, aux règles spécifiques en matière d'envois recommandés et à la procédure à suivre pour les envois non distribuables sont prêts; une dernière concertation avec le secteur aura lieu dans deux semaines; une bonne préparation précédée de longues consultations réduit le risque d'avoir à faire face à des procédures judiciaires encore plus longues;

— L'agenda numérique est une priorité depuis 2012; le comité de pilotage au sein duquel siègent à la fois les entités fédérées et l'autorité fédérale s'occupe du travail préparatoire pour le comité de concertation. Il formulera un certain nombre de recommandations dont la mise en oeuvre a en fait déjà débuté.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Peter Dedecker (N-VA) souhaite attirer l'attention sur les points suivants:

1° L'IBPT est financé par le secteur des télécommunications. Un montant de 3 millions d'euros est reversé au Trésor. Viennent encore s'y ajouter 9 millions d'euros, ce qui fait un total de 12 millions d'euros. Par ailleurs, 4,2 millions d'euros sont mis à charge de l'IBPT pour la redevance radio et télévision, sans oublier la contribution due pour la mise sur pied et l'entretien de la banque de données tarifs sociaux, qui est facturée au secteur et en fin de compte au consommateur — il s'agit en réalité d'une taxe déguisée. Il n'est en effet pas concevable que l'IBPT ait des rentrés supplémentaires pour la mise

20 % te verminderen, in de hoop dat dit zal leiden tot een intensiever gebruik;

— De aan het BIPT bestelde studie over de telecom-prijzen, waarvan de resultaten zullen besproken worden op een rondetafelgesprek met de operatoren; de eerste vaststellingen zijn dat de tarieven voor internet en mobiele telefonie afzonderlijk goedkoop zijn, maar in combinatie (de zogeheten *"triple play"*, nu de koppelverkoop is toegelaten — tv, internet en telefonie) relatief duur; deze studie zou voortaan jaarlijks worden uitgevoerd in juli en gepubliceerd in september om invloed te kunnen uitoefenen op de markt;

— De postwetgeving uit 2010, die de liberalisering van de postmarkt beoogde, vereist talrijke uitvoeringsbepalingen; het BIPT heeft lange raadplegingen gehouden; de ontwerp-kb's over de prijsevolutie van het kleingebruikerspakket, de berekening van de kostprijs van de universele dienstverlening, de specifieke regels inzake aangetekende zendingen en de te volgen procedure voor onbestelbare stukken zijn klaar; een laatste overleg zal binnen twee weken plaatshebben met de sector; de degelijke voorbereiding na tijdovende raadplegingen vermindert het risico op nog meer aanslepende rechtszaken;

— De digitale agenda is vanaf 2012 een prioriteit geworden; het stuurcomité waarin zowel de deelstaten als de federale overheid zetelen doen het voorbereidende werk voor het overlegcomité en zal een aantal aanbevelingen formuleren, waarvan de implementatie eigenlijk reeds is opgestart.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Peter Dedecker (N-VA) werpt de volgende aandachtspunten op:

1° Het BIPT wordt door de telecomsector gefinancierd. 3 miljoen euro vloeit terug naar de staatskas. Daar komt nog eens 9 miljoen euro bovenop. Dat maakt een totaal van 12 miljoen euro, waarbij ook nog 4,2 miljoen voor kijk- en luistergeld ten laste gelegd van het BIPT, zonder de bijdrage voor het opzetten en onderhouden van de databank "sociale tarieven" te vergeten die aan de sector, en uiteindelijk aan de consument, als een verkapte belasting wordt doorgerekend. Het gaat immers niet op dat het BIPT voor het opzetten en onderhouden van deze databank, wat tot haar taken behoort,

sur pied et l'entretien de cette banque de données, une mission qui lui incombe par ailleurs, mais doit verser des surplus au Trésor.

2° La loi relative au recommandé électronique a été adoptée il y a deux ans, mais elle a dû être à nouveau retirée en raison de l'absence de notification européenne. Quand la transposition définitive aura-t-elle lieu? Cette question est d'autant plus importante que le coût d'un envoi recommandé traditionnel est relativement élevé.

3° Le ministre pourrait-il fournir un aperçu des décisions déjà prises dans le cadre de l'Agenda numérique (30 Mb/s pour tous, 100 Mb/s pour la moitié de la population de chaque État membre)? Comment cet objectif pourra-t-il être réalisé pour chaque endroit dans de bonnes conditions de marché? Quelle est l'ambition du ministre à cet égard?

4° Quels seront les projets financés avec les 200 à 220 000 euros budgétisés pour la société de l'information? Pourquoi cette mission n'est-elle pas confiée à l'IBPT? Il faut veiller à stimuler la demande de services de télécommunications, afin d'élargir le marché et de permettre l'apparition de *spin-offs*.

5° La directive européenne de 2006 sur la rétention de données n'a toujours pas été transposée. La Belgique a dès lors été mise en demeure à cet égard. Quelle est la vision privilégiée par le ministre? Celle de la Justice (longue durée de conservation) ou celle des opérateurs, qui préfèrent une période beaucoup plus courte, en raison du coût?

6° Les tarifs des radiocommunications privées sont réduits de 20 %, mais ils restent quatre fois plus chers que ceux pratiqués à l'étranger. Cette différence tient-elle uniquement à l'application d'une méthode de calcul différente? Ou y aurait-il lieu de mieux faire fonctionner le marché?

7° Dans quel sens l'arrêté royal du 26 février 2010 sera-t-il adapté?

8° Quel est l'état d'avancement du dossier de l'accessibilité des services d'urgence par sms, qui a déjà fait l'objet d'une résolution du Parlement en 2011? L'échéance fixée pourra-t-elle être respectée?

Mme Karine Lalieux (PS) souhaite attirer l'attention sur les points suivants:

1° Le "*triple play*" est plus onéreux que l'offre séparée de télévision, de téléphonie et d'internet. Le consommateur est victime de cette situation. L'Europe refuse de raboter les tarifs, sauf en ce qui concerne le *roaming*

extra geld int maar overschotten aan de schatkist moet doorstorten.

2° De wet inzake de elektronisch aangetekende zending werd twee jaar geleden aangenomen maar moest bij gebrek aan Europese notificatie opnieuw worden ingetropen. Wanneer kan de definitieve omzetting worden verwacht, temeer daar de gewone aangetekende zending nogal duur uitvalt?

3° Kan de minister een overzicht geven van de reeds in het raam van de Digitale Agenda (30 Mb/s voor iedereen, 100 MB/s voor de helft van de bevolking in iedere lidstaat) genomen beslissingen? Hoe kan deze per locatie gerealiseerd worden in goede marktomstandigheden? Wat is de ambitie van de minister in deze?

4° Welke projecten worden gefinancierd met de 200 à 220 000 euro die gebudgetteerd zijn voor de informatiemaatschappij? Waarom wordt die taak niet opgedragen aan het BIPT? De vraag naar telecomdiensten moet gestimuleerd worden om de markt te verbreden en *spin-offs* mogelijk te maken.

5° De Europese dataretentierichtlijn uit 2006 is nog altijd niet omgezet en België is dan ook in gebreke gesteld. Aan welke visie geeft de minister de voorkeur? Aan die van Justitie die een lange bewaartijd voorstaat of aan die van de operatoren die omwille van de kostprijs een veel kortere periode verkiezen?

6° De tarieven voor private radioverbindingen dalen met 20 % maar zijn toch nog altijd een viervoud van soortgelijke tarieven in het buitenland. Ligt dit alleen aan de verschillende berekeningsmethode? Of is er nood aan meer marktwerking?

7° In welke zin zal het koninklijk besluit van 26 februari 2010 worden aangepast?

8° Wat is de stand van zaken van de toegang tot de nooddiensten via sms, waarover het Parlement in 2011 reeds een resolutie aannam. Is de vooropgestelde deadline haalbaar?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) vraagt aandacht voor de volgende punten:

1° De "*triple play*" is duurder dan het afzonderlijk aanbod van tv, telefonie en internet. De consument is hier het slachtoffer van. Europa wil de tarieven niet aftoppen behalve voor de roaming van de eigen amb-

de ses propres fonctionnaires. Deloitte a examiné la pénétration de l'internet mobile illimité et en a conclu que le faible succès des abonnements — en tout cas par rapport aux autres pays européens — est bien lié au fait que les tarifs sont élevés. Le taux de couverture de 98 % est un atout, le prix ne l'est pas.

2° Il ne faut pas perdre de vue le débat relatif à la neutralité du réseau.

3° Tous les arrêtés d'exécution relatifs au marché postal dans un secteur dorénavant libéralisé sont importants. Il est essentiel de disposer d'un régulateur fort. Le cinquième contrat de gestion devra être renégocié en tenant compte des observations de la Commission européenne.

M. Roel Deseyn (CD&V) formule les observations suivantes:

1° La sécurité internet et la protection de la vie privée sont prioritaires, mais l'expertise en la matière doit être concentrée, car la coordination laisse à désirer.

2° Trois acteurs partagent les fréquences mais les acteurs moins importants devraient aussi y avoir accès. Une offre superrégionale serait préférable. Des acteurs moins importants peuvent s'unir au sein d'un conglomérat pour la couverture et afin de combattre le *fall-out*. La bande 700 Mhz est plutôt utilisée pour le divertissement. Cette bande est-elle aussi appropriée pour la communication de données?

3° Quel était le point de vue de la Belgique au sommet mondial de Dubaï en décembre dernier?

4° Les services d'urgence par sms, adoptés en novembre 2011 au Parlement, doivent être mis en œuvre le plus vite possible avant que la technologie soit dépassée.

5° Pour ce qui est des services d'urgence, il faut donner la *priorité* au trafic de données et développer des alternatives, telles que le "*cell-broadcasting*", la diffusion se faisant dans une certaine zone.

6° Quels sont les problèmes en ce qui concerne la répartition de compétences qui, selon le ministre, est impraticable? Les décisions doivent autant que possible être neutres sur le plan technologique. Il ne peut y avoir de surenchère entre les Régions.

7° Les arrêtés royaux ne pourraient-ils pas être publiés sur le site web de l'IBPT afin de faciliter le suivi?

tenaren. Deloitte heeft de penetratie van onbegrensd mobiel internet onderzocht en geconcludeerd dat het geringe aantal abonnementen — toch in vergelijking met de andere Europese landen — wel degelijk te maken heeft met de hogere tarieven. De dekkingsgraad van 98 % is een troef, de prijs veel minder.

2° Het debat over de netneutraliteit mag niet in het oog worden verloren.

3° Alle uitvoeringsbesluiten inzake de postmarkt in een voortaan geliberaliseerde sector zijn belangrijk. Er moet een sterke regulator zijn. Het vijfde beheerscontract zal ingevolge de opmerkingen van de Europese Commissie heronderhandeld moeten worden.

De heer Roel Deseyn (CD&V) maakt volgende opmerkingen:

1° Internetveiligheid en privacybescherming zijn prioritair, maar de expertise in deze moet worden gebundeld want de coördinatie laat te wensen over.

2° Drie spelers delen de frequenties maar ook kleinere spelers zouden toegang moeten krijgen. Een superregionaal aanbod zou beter zijn. Kleinere spelers kunnen zich verenigen in een conglomeraat voor de dekking en om *fall-out* tegen te gaan. De 700 Mhz-band wordt veeleer voor entertainment gebruikt. Is deze band ook geschikt voor datacommunicatie?

3° Wat was het Belgisch standpunt op de wereldtop in Dubaï afgelopen december?

4° De sms-nooddiensten, in november 2011 aangenomen in het Parlement, moeten dringend worden geïmplementeerd voordat de technologie voorbijgestreefd is.

5° Voor wat de nooddiensten betreft, moet een prioritering van het dataverkeer plaatshebben en alternatieven worden ontwikkeld, zoals "*cell-broadcasting*", waarbij gestraald wordt in een bepaalde zone.

6° Wat zijn de knelpunten inzake de volgens de minister onwerkbare bevoegdheidsverdeling? Beslissingen moeten zoveel mogelijk technologieneutraal zijn. Er mag geen opbod tussen de Gewesten ontstaan.

7° Kunnen de kb's niet op de website van het BIPT worden gepubliceerd om opvolging te vergemakkelijken?

8° Comment l'infrastructure de base, vitale pour une économie de la connaissance, pourrait-elle être rendue encore plus performante?

9° Aux Pays-Bas a été créé un cadre légal pour la neutralité. *A priori*, il faut éviter les restrictions — donner la *priorité* à la communication de données et évaluation qualitative —, sinon le petit utilisateur est abandonné à son sort.

10° Concernant la conservation de données, l'IBPT doit bien pouvoir contrôler les opérateurs. Une liste limitative d'infractions dans le cadre desquelles des données peuvent être réclamées doit être établie. Il faudrait aussi déterminer clairement les données qui sont conservées.

11° Les envois de paquets sont toujours plus importants dans le cadre de l'"e-commerce", mais les délais de livraison internationaux sont trop longs.

David Geerts (sp.a) demande quelle est la situation actuelle dans les dossiers suivants:

1° La Commission d'éthique, après un an de fonctionnement.

2° La lutte contre le surendettement, sachant que les factures de télécommunications jouent souvent un rôle important dans ce surendettement.

3° Les arrêtés royaux relatifs au registre des utilisateurs désireux de ne plus être importunés.

4° L'octroi d'avantages aux personnes handicapées.

5° La période de transition pour les anciens utilisateurs dans le cadre de la mise aux enchères de la bande 800 MHz, compte tenu des dernières évolutions technologiques.

6° L'étude de l'IBPT sur les tarifs des télécommunications.

7° La liste des personnes autorisées à utiliser les services d'urgence par SMS.

8° La liste des arrêtés d'exécution relatifs à la législation postale.

9° La proposition visant à prévoir une seule commission paritaire dans le secteur postal afin d'établir des conditions de concurrence égales sur le plan social.

8° Hoe kan de basisinfrastructuur, vitaal voor een kenniseconomie, nog performanter worden gemaakt?

9° In Nederland werd een wetgevend kader gecreëerd voor de netneutraliteit. *A priori* zijn restricties — prioritering van datacommunicatie en kwalitatieve evaluatie — te vermijden, anders komt de kleingebruiker in het gedrang.

10° Inzake dataretentie moet het BIPT de operatoren goed kunnen controleren. Een limitatieve lijst van misdrijven in het raam waarvan data kunnen worden opgevraagd, moet worden opgesteld. Ook zou duidelijk moeten worden omschreven welke gegevens bewaard worden.

11° De pakketzendingen worden in het raam van de "e-commerce" steeds belangrijker maar de internationale leveringstermijnen zijn veel te lang.

De heer David Geerts (sp.a) vraagt naar de stand van zaken van volgende onderwerpen:

1° De Ethische Commissie na één jaar werking.

2° De bestrijding van de overmatige schuldenlast, in het raam waarvan telecomfacturen vaak zwaarwegend zijn.

3° De kb's inzake het bel-me-niet-register.

4° Het verlenen van voordelen aan mensen met een handicap.

5° De overgangperiode voor oude gebruikers bij het veilen van de 800 Mhz-band in het licht van de nieuwe technologie.

6° De studie van het BIPT over de telecommtarieven.

7° De lijst van wie gebruik mag maken van de sms-nooddiensten.

8° De lijst van de uitvoeringsbesluiten inzake de postwetgeving.

9° Het voorstel voor één enkel paritair comité in de postale sector om gelijke sociale mededingingsvoorwaarden te realiseren.

10° Le maintien du *roaming* au-delà des frontières néerlandaise et luxembourgeoise.

M. Tanguy Veys (VB) reproche au ministre sa lenteur dans les domaines suivants, sauf en ce qui concerne les arrêtés royaux relatifs aux messages d'avertissement et aux plans tarifaires:

1° Le non-accroissement du personnel de l'IBPT, alors que celui-ci doit restituer à l'État les excédents provenant du secteur.

2° La non-transposition de la directive de 2006 sur la rétention de données.

3° La non-transposition des directives "droits des citoyens" et "mieux légiférer", toutes deux de 2009, contrairement à ce qui a déjà été fait dans les pays voisins.

4° La non-attribution de la bande 800 MHz, malgré l'obligation européenne de le faire pour le 1^{er} janvier 2013, une échéance entre-temps dépassée.

5° La non-promulgation de l'arrêté royal relatif à la sécurité des réseaux, alors que la loi a été adoptée le 1^{er} juillet 2011.

6° La non-promulgation de l'arrêté royal relatif aux services d'urgence par SMS, en dépit du fait que la consultation a déjà eu lieu en 2011.

7° La non-libéralisation du secteur postal, deux ans après l'adoption de la loi sur les services postaux.

8° La non-réalisation de la codification du droit maritime, à laquelle le secteur n'a pas été vraiment associé.

9° La non-nationalisation du gestionnaire des noms de domaine, à propos de laquelle circule un texte de loi aux termes duquel l'IBPT prendrait le relais du gestionnaire privé au cas où ce dernier omettrait d'imposer un certain nombre d'exigences.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), présidente, demande qu'à l'issue de la table ronde avec les opérateurs, l'étude sur les tarifs télécoms, qui sera désormais effectuée chaque année par l'IBPT, soit également examinée en commission de l'Infrastructure. Il faut de toute urgence donner un ancrage juridique au recommandé électronique, car cela permettrait aux pouvoirs publics, en particulier à la Justice, mais aussi aux entreprises, de faire des économies. Ce recommandé favoriserait également la simplification administrative. L'intervenante se dit indignée par l'impossibilité d'appeler les services d'urgence par SMS. Quant au médiateur unique pour

10° Het voortbestaan van *roaming* over de Nederlandse en Luxemburgse grenzen.

De heer Tanguy Veys (VB) verwijt de minister traagheid in de volgende domeinen, op uitzondering van de kb's inzake waarschuwingsberichten en tariefplannen:

1° De niet-verhoging van het BIPT-personeel, dit terwijl het BIPT overschotten uit de sector moet terugstorten aan de staatskas.

2° De niet-omzetting van de Europese dataretentierichtlijn uit 2006.

3° De niet-omzetting van de Europese burgerrechten- en beterregelgevingrichtlijnen, beiden uit 2009, in tegenstelling tot wat in de omliggende landen reeds is gebeurd.

4° De niet-gunning van de 800 Mhz-band, ondanks de Europese verplichting, gepland op 1 januari 2013, een deadline die intussen voorbijgestreefd is.

5° De niet-uitvaardiging van het kb inzake de veiligheid van de netwerken ondanks het feit dat de wet op 1 juli 2011 werd aangenomen.

6° De niet-uitvaardiging van het kb ter zake van de sms-nooddiensten ondanks het feit dat de raadpleging in 2011 reeds plaatshad.

7° De niet-liberalisering van de postsector twee jaar na de aanneming van de postwet.

8° De niet-realisatie van de codificatie van het Maritiem Recht waarbij de sector niet echt betrokken wordt.

9° De niet-nationalisering van de beheerder van de domeinnamen, waarover een wettekst circuleert waarbij het BIPT het heft van de private beheerder zou overnemen ingeval deze in gebreke blijft een aantal eisen op te leggen.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), voorzitter, vraagt dat de studie over de telecomtarieven, die voortaan jaarlijks door het BIPT zou worden gemaakt, na het rondetafelgesprek met de operatoren, ook in de commissie Infrastructuur zou worden besproken. De elektronisch aangetekende zending moet dringend juridisch worden verankerd omdat dit besparingen voor de overheid, meer bepaald voor justitie, alsook voor de bedrijven zou betekenen. Ze zou ook de administratieve vereenvoudiging in de hand werken. De sprekerster is verontwaardigd over het uitblijven van de sms-nooddiensten. Over de unieke ombudsdienst

le secteur de la poste et des télécoms, le ministre n'en a pas dit un mot dans sa note de politique générale.

III. — RÉPONSES DU MINISTRE

IBPT — Budget

L'IBPT est loin de subventionner le budget de l'État. Dès lors que l'IBPT tire des revenus des licences pour le spectre radioélectrique (que l'on range sous le dénominateur "biens rares"), que ces revenus devraient en réalité revenir à l'État et que leur montant — même après déduction des coûts relatifs à la redevance radio télévision — est supérieur à ce que l'IBPT reverse au Trésor, force est de constater que c'est précisément l'inverse: c'est l'État qui subventionne, en réalité, le secteur des télécoms par le biais de l'IBPT. Et si l'on faisait preuve d'orthodoxie budgétaire, cela pourrait avoir pour effet d'augmenter la contribution que le secteur des télécoms doit verser au budget de l'IBPT. C'est également pour cette raison que ce système n'a pas encore été modifié.

En ce qui concerne les 9 millions du budget, il s'agit, en l'espèce, d'un simple transfert d'un montant inscrit au budget 2012, qui cumule les surplus des années précédentes.

IBPT — Personnel

L'an dernier, les frais de personnel de l'IBPT ont, après les engagements approuvés par le ministre, augmenté de 2 millions d'euros, soit 9,8 %. En période d'économies budgétaires, ce n'est pas négligeable. L'avis rendu par l'Inspection des Finances concernant la demande visant à obtenir 280 000 euros supplémentaires était d'ailleurs négatif.

IBPT — Étude des prix

Cette étude fera bientôt l'objet d'un tour de table avec les opérateurs afin de corriger éventuellement des faits établis. Celle-ci peut bien évidemment être soumise au Parlement pour examen par le ministre et l'IBPT.

Calendrier des arrêtés d'exécution

Le ministre chargera l'IBPT de recenser tous les arrêtés d'exécution de lois et de directives à prendre, ainsi que le calendrier correspondant. Cette liste pourra être soumise au Parlement à bref délai. Le débat parlementaire pourrait déboucher sur un déplacement des priorités.

voor de post- en telecomsector heeft de minister in zijn beleidsnota geen gewag gemaakt.

III. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

BIPT — Begroting

Het BIPT subsidieert de staatsbegroting allerminst. Aangezien het BIPT inkomsten betreft uit de licenties voor het radiospectrum (dat onder de noemer "schaarse goederen" valt), dat deze inkomsten eigenlijk de Staat zouden moeten toekomen en het bedrag hiervan — zelfs na aftrek van de kosten inzake kijk- en luistergeld — hoger is dan wat het BIPT aan de staatskas terugstort, kan net het omgekeerde worden gesteld: de Staat subsidieert eigenlijk via het BIPT de telecomsector. Indien men begrotingstechnisch de orthodoxie zou hanteren, zou dit wel eens tot gevolg kunnen hebben dat de telecomsector extra moet bijdragen aan de begroting van het BIPT. Dit is meteen ook de reden waarom dit systeem nog niet werd gewijzigd.

Wat de 9 miljoen euro in de begroting betreft, het betreft hier een loutere overdracht van een in de begroting van 2012 ingeschreven bedrag dat de overschotten van de voorbije jaren cumuleert.

BIPT — Personeel

Het afgelopen jaar stegen de personeelskosten van het BIPT na de door de minister goedgekeurde aanwervingen met 2 miljoen euro, hetzij 9,8 %. In een tijd van besparingen kan dit tellen. Het advies van de inspectie van financiën met betrekking tot een verzoek om 280 000 euro extra te bekomen, was overigens niet positief.

BIPT — Prijzenstudie

Deze studie wordt eerlang op een rondetafel met de operatoren voorgelegd om eventueel feitelijkeheden te corrigeren. Ze kan uiteraard samen met het BIPT door de minister aan het Parlement ter bespreking worden voorgelegd.

Timing uitvoeringsbesluiten

De minister zal het BIPT opdracht geven alle te nemen uitvoeringsbesluiten van wetten en richtlijnen op te lijsten met hun bijbehorende timing. Deze lijst kan op korte termijn aan het Parlement worden voorgelegd. Het parlementair debat zou kunnen resulteren in een verschuiving van de prioriteiten.

Services de médiation uniques

Une note a été soumise aux ministres concernés. Réunir l'ensemble des services en un même lieu permettrait de réduire les coûts et d'accroître l'efficacité. Des précisions sont attendues dans les prochaines semaines.

“Triple play” (offre télécom combinée)

Le ministre s'est déjà exprimé sur les niveaux tarifaires ci-dessus. La qualité des services proposés varie fortement. En Belgique, la télévision numérique est non seulement de grande qualité, mais son taux de couverture est également très élevé. Pour le trafic de données mobiles, il faut trouver le moyen d'augmenter le nombre d'abonnements. Les opérateurs font des efforts dans ce sens, notamment en proposant des *smartphones* (des téléphones mobiles avec connexion Internet) à moindre coût. Si cette mesure améliore effectivement l'accessibilité, le prix n'est pas encore à la portée de toutes les bourses.

Recommandé électronique

Le ministre avait souhaité une loi distincte. Il déplore les lenteurs. D'autre part, l'objectif est d'intégrer ce type d'envoi dans le chapitre 12 du nouveau Code de droit économique et cela prend du temps. En février, ce dernier sera soumis au Conseil des ministres.

Propositions de l'Union européenne CEIF (“Connecting Europe Facility”)

Ces propositions comprennent le trafic transfrontalier en ce qui concerne les télécommunications, mais également en ce qui concerne l'énergie et le transport. À cet égard, la priorité est à l'énergie. Ainsi, à l'heure actuelle, il n'existe pas encore de connexion avec l'Allemagne ou le Royaume-Uni, et juste une connexion limitée avec la France.

Société de l'information

Les 200 000 euros qui ont été inscrits au budget à cet effet doivent être alloués à l'encadrement d'un plan haut débit, à l'IPv6 et à une représentation politique au sein de l'Union européenne. Ce n'est pas l'IBPT, le régulateur, qui en assure la coordination, mais le SPF Économie qui est chargé du pilotage politique.

Directive européenne sur la rétention des données

L'Allemagne a refusé de transposer cette directive. La Justice réclame une durée de conservation longue,

Eengemaakte ombudsdiensten

Een nota werd voorgelegd aan de desbetreffende ministers. Het samengaan op eenzelfde plek van alle diensten zou kostenbesparend en efficiëntieverhogend zijn. De aanstaande weken zal hier meer duidelijkheid over komen.

“Triple play” (gecombineerd telecomaanbod)

Over de prijsniveau's heeft de minister het hoger reeds gehad. De kwaliteit van de aangeboden diensten varieert sterk. Digitale tv geniet in België niet alleen van hoogstaande kwaliteit maar de dekking is ook zeer hoog. Voor mobiel dataverkeer moet naar middelen worden gezocht om het aantal abonnementen te verhogen. De operatoren doen pogingen in die zin, met name door smartphones (mobiele telefoons met internetverbinding) goedkoop aan te bieden. De toegankelijkheid verbetert hierdoor wel, maar de prijs blijft nog hoogdrempelig.

Elektronisch aangetekende zending

De minister had een aparte wet gewild. Hij betreurt de traagheid. Anderzijds is het de bedoeling dit soort zending te integreren in hoofdstuk 12 van het nieuwe Wetboek van Economisch Recht en dat vergt tijd. In februari wordt dit laatste voorgelegd op de Ministerraad.

Voorstellen Europese Unie CIF (“Connecting Europe Facility”)

Deze voorstellen behelzen het grensoverschrijdend verkeer inzake telecommunicatie, maar ook inzake energie en transport. De prioriteit in deze ligt bij energie. Er is momenteel bijvoorbeeld inzake energie nog geen enkele connectie met Duitsland of het Verenigd Koninkrijk, alleen een beperkte met Frankrijk.

Informatiemaatschappij

De 200 000 euro die hiervoor werden ingeschreven op de begroting worden aangewend voor de begeleiding van een breedbandplan, IPv6 en politieke vertegenwoordiging binnen de Europese Unie. Niet het BIPT, de regulator, verzorgt hiervan de coördinatie maar het is de FOD Economie die belast is met de politieke sturing.

Europese dataretentierichtlijn

Duitsland heeft geweigerd deze richtlijn om te zetten. Justitie wil een lange bewaartijd, de sector een korte,

tandis que le secteur veut une durée courte en raison du coût. Mais la protection de la vie privée n'a que faire d'un débat sur la durée. Ce qui compte, en revanche, ce sont les procédures judiciaires permettant l'accès à ces données, ainsi que les délais de prescription légaux au terme desquels ces données ne peuvent plus être utilisées.

Fréquences radios privées

En réduisant les droits de 20 %, on pourrait accroître l'utilisation de ces fréquences mais ce n'est pas tout à fait certain.

AR transfert des fréquences radioélectriques

Les textes légaux sont en préparation pour transférer ces fréquences radioélectriques en cas de défaillance d'un opérateur. Le ministre hésite toutefois à prendre effectivement l'arrêté concerné car il veut éviter à tout prix que cela soit considéré comme une incitation à rester en défaut et à lancer un marché du troc.

AR services d'urgence

Les lenteurs sont dues au fait que l'on a demandé à d'innombrables instances si elles se considéraient comme des utilisateurs prioritaires des services d'urgence. Le modèle canadien accorde à chaque instance un code correspondant à une priorité déterminée. Le fonds qui doit être alimenté par le secteur des télécoms pourra commencer ses activités prochainement. Dans l'intervalle, il a été préfinancé par Astrid. L'arrêté royal est prêt et a fait l'objet d'une concertation avec le département de l'Intérieur. Après réception de l'avis de l'IBPT, il sera soumis au Conseil des ministres, après quoi l'arrêté ministériel y relatif pourra également être pris.

Les personnes handicapées

L'IBPT a rédigé une note. Le Centre pour l'égalité des chances a également été consulté. Une table ronde a eu lieu avec les opérateurs. On attend maintenant une décision de l'IBPT, qui sera suivie d'une consultation et des arrêtés d'exécution.

Le registre des utilisateurs désireux de ne plus être importunés

L'asbl BDMA (*"Belgian Direct Marketing Association"*) est chargée de ce registre. Un arrêté royal doit conférer un ancrage légal à ce registre, après avis de la commission de la protection de la vie privée.

omwille van de kostprijs. Toch is de bescherming van de privacy niet gediend van een debat over de duurtijd, maar veeleer over de gerechtelijke procedures om toegang te verschaffen tot deze data en de wettelijke verjaringstermijnen na dewelke deze data niet meer kunnen worden gebruikt.

Private radiofrequenties

De reductie met 20 % van de rechten in deze zou het gebruik van deze frequenties kunnen doen toenemen, maar helemaal zeker is dit niet.

KB overdracht radiofrequenties

De wetteksten worden voorbereid om deze radiofrequenties over te dragen ingeval een operator in gebreke blijft. De minister aarzelt evenwel om het betreffende besluit ook effectief uit te vaardigen want hij wenst absoluut te voorkomen dat het als een aansporing zou worden beschouwd om in gebreke te blijven en een ruilmarkt op gang te brengen.

KB nooddiensten

De reden voor de vertraging ligt aan het feit dat aan talloze instanties werd gevraagd of ze zichzelf beschouwden als prioritaire gebruikers van de nooddiensten. Het Canadees model kent aan iedere instantie een code toe waaraan een bepaald voorrang is gekoppeld. Het fonds, dat gespijsd moet worden door de telecomsector, kan eerlang van start gaan. Intussen wordt het door Astrid geprefinancierd. Het koninklijk besluit is klaar en werd overlegd met het departement Binnenlandse Zaken. Na ontvangst van het advies van het BIPT zal het aan de Ministerraad worden voorgelegd, waarna ook het desbetreffende ministerieel besluit kan worden genomen.

Personen met een handicap

Het BIPT heeft een nota opgesteld. Ook het Centrum voor Gelijke Kansen werd geraadpleegd. Er heeft een rondetafelgesprek met de operatoren plaatsgehad. Het is nu wachten op een besluit van het BIPT. Daarna volgen een raadpleging en de uitvoeringsbesluiten.

Bel-me-niet-register

De vzw BDMA (*"Belgian Direct Marketing Association"*) is hiermee belast. Een koninklijk besluit moet dit register, na advies van de privacycommissie, wettelijk verankeren.

Le surendettement

Un débat est actuellement en cours au Sénat.

La sécurité de l'Internet

Une cellule a été créée au sein de l'IBPT, mais le "CyberSecurityCenter" relève de la compétence du secrétaire d'État à la Fonction publique et à la Modernisation des services publics, puisque Fedict en relève également.

La neutralité du réseau

Le SPF Économie examine les problèmes et les obstacles au niveau économique, juridique et technique. Une recherche plus poussée a été confiée en sous-traitance aux centres universitaires CRI ("Centre de Recherche en Informatique"), CRIDS (Centre de Recherche en Information, Droit et Société" - FUNDP) et SMIT ("Studies on Media, Information and Telecommunication" – VUB). Les résultats de cette recherche devront être présentés fin avril. On attend également les recommandations de l'Union européenne. L'IBPT a procédé à une consultation en juillet 2012. Tout cela doit déboucher sur une Charte des bonnes pratiques.

700 Mhz

Cette largeur de bande, qui comporte de nombreux utilisateurs, n'est pas ouverte.

800 Mhz

Cette largeur de bande n'est déjà plus utilisée par la Défense. Le Canal 69 est utilisé par le secteur culturel (dont relèvent notamment les microphones sans fil). Le 16 mars 2012 a eu lieu l'annonce de la nouvelle bande non soumise à autorisation, qui sera réalisée au cours des prochains mois.

Médias — répartition des compétences

Le ministre estime personnellement que celle-ci n'est pas efficace. Il est partisan d'un seul régulateur interfédéral qui pourrait faire office d'interlocuteur pour l'industrie, au lieu de quatre régulateurs morcelés qui sont incités, tant par le Conseil d'État que par la Cour constitutionnelle, à coopérer. À l'heure actuelle, il existe cependant des accords de coopération sur tous les sujets possibles et imaginables. Il s'agit ici d'un secteur d'avenir et donc, le débat sur la répartition des compétences est très important.

Overmatige schuldenlast

Er is momenteel een debat hierover in de Senaat.

Internetveiligheid

Er is een cel opgericht in de schoot van het BIPT, maar het "CyberSecurityCenter" valt onder de bevoegdheid van de staatssecretaris voor Ambtenaren en Modernisering van de Openbare Diensten aangezien ook Fedict hieronder valt.

Netneutraliteit

De FOD Economie onderzoekt de problemen en obstakels op economisch, juridisch en technisch vlak. Verder onderzoek werd uitbesteed aan de universitaire centra CRI ("Centre de Recherche en Informatique"), CRIDS ("Centre de Recherche en Information, Droit et Société" – FUNDP) en SMIT ("Studies on Media, Information and Telecommunication" – VUB). Eind april moeten de resultaten van dit onderzoek voorliggen. Ook is het wachten op de aanbevelingen van de Europese Commissie. In juli 2012 verrichtte het BIPT een raadpleging. Een en ander moet uitmonden in een Charter van Goede Praktijken.

700 Mhz

Deze bandbreedte, met veel gebruikers, wordt niet opengesteld.

800 Mhz

Defensie is al uit deze bandbreedte verdwenen. Kanaal 69 wordt gebruikt door de culturele sector (hier vallen onder meer de draadloze microfoons onder). Op 16 maart 2012 werd de nieuwe vergunningsvrije band aangekondigd die tijdens de komende maanden gerealiseerd zal worden.

Media — bevoegdheidsverdeling

De minister vindt deze persoonlijk niet efficiënt. Hij is voorstander van één enkele interfederale regulator dat als aanspreekpunt voor de industrie zou kunnen fungeren in plaats van vier versnipperde regulatoren die zowel door de Raad van State als door het Grondwettelijk Hof tot samenwerking worden aangespoord. Thans bestaan er evenwel samenwerkingsakkoorden over vanalles en nog wat. Het betreft hier een toekomstgerichte sector, dus is de discussie over de bevoegdheidsverdeling zeer belangrijk.

Poste — commission paritaire unique

La ministre des Affaires sociales est compétente en la matière.

Droit maritime

Les textes sont prêts. Ils seront examinés avec le secteur sur des “chantiers”. La discussion porte sur la responsabilité partagée des sociétés de manutention (les “*naties*”) et des armateurs. Dans la plupart des pays, c’est la règle. Dans notre pays, c’est l’amateur qui assume la responsabilité — et paie donc la prime d’assurance. D’un point de vue personnel, le ministre n’adoptera pas de point de vue moral ou juridique mais en fonction des marges — avec ou sans frais d’expédition —, il accordera la préférence à la solution qui permet aux ports d’être compétitifs.

IV. — RÉPLIQUES

M. Peter Dedecker (N-VA) souligne une fois de plus que les redevances d’utilisation du spectre sont certes diminuées de 20 %, mais n’en demeurent pas moins quatre fois plus élevées que dans les pays voisins. Les licences devraient avoir une durée déterminée pour faire jouer, du moins partiellement, le marché. C’est une bonne chose que le mode de calcul des redevances soit proportionnel au nombre effectif de mégahertz utilisé.

La compétence en matière de médias de chaque communauté se justifie pleinement parce qu’il existe de grandes différences régionales entre le Nord et le Sud du pays.

En ce qui concerne la rétention de données, l’intervenant est d’accord sur la fait que la durée n’a pas d’importance en termes de protection de la vie privée, mais l’importance du coût ne doit pas être sous-estimée. Les expériences à l’étranger doivent être examinées pour voir quelle est la périodicité des données qui sont finalement demandées.

La norme de rayonnement maximale de 3V/m à Bruxelles a pour conséquence que les télécommunications mobiles sont très mauvaises dans la capitale, ce qui se répercute sur l’économie du pays et des autres régions. C’est aussi pourquoi la Région bruxelloise n’aurait jamais dû devenir une région à part entière et ne l’est d’ailleurs pas. Le taux de couverture est également très faible en raison de la faible densité du réseau. Par conséquent, les opérateurs n’investissent plus à Bruxelles. Une concertation a-t-elle eu lieu, à ce propos, avec la ministre bruxelloise de l’environnement?

Post — uniek paritair comité

De minister van Sociale Zaken is bevoegd in deze.

Maritiem recht

De teksten zijn klaar. Ze worden met de sector besproken op zogeheten “werven”. De discussie slaat op de gedeelde aansprakelijkheid tussen afhandelaars (“*naties*” en reders). In de meeste landen is dit de regel. In ons lang ligt de verantwoordelijkheid — en dus de verzekeringspremie — alleen bij de reder. Persoonlijk zal de minister geen moreel of juridisch standpunt innemen maar naargelang van de marges — met of zonder verzekeringskosten — de voorkeur geven aan de oplossing die de havens toelaat concurrentieel te zijn.

IV. — REPLIEKEN

De heer Peter Dedecker (N-VA) wijst er nogmaals op dat de rechten voor het spectrum weliswaar met 20 % worden verlaagd maar toch vier keer zo duur blijven in vergelijking met de ons omringende landen. De licenties zouden tijdsgebonden moeten zijn om de markt, althans gedeeltelijk, te laten spelen. Het is een goede zaak dat de berekeningswijze van de rechten in verhouding zou staan van het aantal effectief gebruikte Megahertz.

De bevoegdheid inzake media van iedere Gemeenschap is volledig verantwoord omdat er grote regionale verschillen zijn tussen het noorden en het zuiden van het land.

Aangaande de dataretentie is de spreker het eens dat de duurtijd geen belang heeft op het vlak van de privacy, maar het belang van de kostprijs mag niet worden onderschat. De ervaringen in het buitenland moeten worden gecheckt om te zien welke periodiciteit de data hebben die uiteindelijk worden opgevraagd.

De stralingsnorm in Brussel van maximaal 3 volt per meter leidt ertoe dat de mobiele telecommunicatie in de hoofdstad zeer slecht is, wat een impact heeft op de economie van het land en de andere regio’s. Dat is ook de reden waarom het Brussels Gewest nooit een volwaardig Gewest had mogen worden en ook niet is. Ook de dekkingsgraad is bij gebrek aan een dicht netwerk zeer pover. Het gevolg is dat de operatoren in Brussel niet meer investeren. Is er overleg in deze met de Brusselse minister van Leefmilieu?

V. — RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES DU MINISTRE

Norme de rayonnement dans la Région de Bruxelles-Capitale

Cette norme unique au monde de 3V/m maximum est la cause de la mauvaise qualité des communications mobiles dans la capitale. Elle a également pour conséquence que les opérateurs n'investissent plus dans le réseau mobile à Bruxelles. Ce problème va se régler de lui-même dès que l'on aura compris que cette norme de rayonnement est contreproductive à tous points de vues.

Nationalisation de la gestion des noms de domaine

Le ministre estime que le mot "nationalisation" est totalement inadéquat en l'espèce. Les textes proposés sont des textes légaux qui prévoient certaines exigences — par exemple, le nom de domaine ".be" ne devra pas être utilisé par une entreprise à l'autre bout du monde — concernant les mesures à prendre en cas de défaillance du gestionnaire actuel des noms de domaine. Dans ce cas, l'IBPT reprendra le flambeau.

C. MOBILITÉ

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. MELCHIOR WATHELET, SECRÉTAIRE D'ÉTAT A L'ENVIRONNEMENT, A L'ÉNERGIE ET A LA MOBILITÉ, ADJOINT A LA MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES

Monsieur Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, se réfère à sa note de politique générale (DOC 53 2586/016, p.22-32).

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

En matière de transport ferroviaire, *Mme Linda Musin (PS)* rappelle que le secrétaire d'État dit avoir décidé de codifier l'ensemble des dispositions actuelles reprises dans les lois du 4 décembre 2006, du 19 décembre 2006 et du 26 janvier 2010 afin d'apporter plus de clarté et de cohérence au cadre réglementaire transport ferroviaire. C'est évidemment une bonne chose. L'oratrice souhaiterait néanmoins davantage de détail quant au timing fixé

V. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Stralingsnorm Brussels Gewest

Deze norm, uniek in de wereld, van maximaal 3 volt per meter, is verantwoordelijk voor de slechte kwaliteit van de mobiele verbindingen in de hoofdstad. Hij heeft ook tot gevolg dat de operatoren niet meer investeren in het mobiel netwerk in Brussel. Het probleem zal zich vanzelf oplossen nadat het besef zal zijn doorgedrongen dat een dergelijke stralingsnorm op alle vlakken contraproductief is.

Nationalisering beheer domeinnamen

De minister vindt de term "nationalisering" in deze totaal ongepast. Wat voorligt zijn wetteksten met een aantal eisen — de domeinnaam .be dient niet voor een bedrijf aan de andere kant van de wereld, bijvoorbeeld — die bepalen wat er moet gebeuren als de huidige beheerder van domeinnamen in gebreke blijft. In zo'n geval neemt het BIPT de fakkel over.

C. MOBILITEIT

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER MELCHIOR WATHELET, STAATSSECRETARIS VOOR LEEFMILIEU, ENERGIE EN MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN GELIJKE KANSSEN

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, verwijst naar zijn beleidsnota (DOC 53 2586/016, blz. 22-32).

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

In verband met het spoorvervoer herinnert *mevrouw Linda Musin (PS)* eraan dat de staatssecretaris had beslist alle huidige bepalingen van de wetten van 4 december 2006, 19 december 2006 en 26 januari 2010 te codificeren, om meer duidelijkheid en samenhang te brengen in het wettelijk kader rond het spoorvervoer. Dat is uiteraard een goede zaak. De spreekster wenst echter meer details aangaande het tijdpad voor dat dossier. In

pour ce dossier. En effet, le secrétaire d'État indiquait dans sa note de politique générale 2012 son intention de finaliser la rédaction d'un code ferroviaire rassemblant et coordonnant la législation belge actuelle en matière d'utilisation du réseau, de sécurité ferroviaire et d'interopérabilité. Apparemment, cela n'est pas si simple de finaliser un tel cadre réglementaire. Dans quels délais le secrétaire d'État pense-t-il y parvenir et quels sont les obstacles rencontrés à ce niveau?

L'oratrice souhaite par ailleurs obtenir plus d'informations concernant un arrêté royal de finalisation de l'ensemble des instruments réglementaires dont dispose l'autorité désignée au sein du SPF mobilité et transports pour assurer l'application correcte du règlement CE 1371/2007 concernant les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Concrètement, pour les voyageurs, qu'est-ce qui changera suite à la publication de cet arrêté royal? Cela concerne-t-il uniquement les voyageurs internationaux ou bien cet arrêté royal s'appliquera-t-il également aux voyageurs nationaux? Cela va-t-il modifier — c'est-à-dire accélérer et simplifier — la procédure, assez lourde, lors du dépôt d'une plainte?

Lorsque le secrétaire d'État indique sa volonté de s'inscrire dans la recherche active de cofinancement européen pour les projets ferroviaires belges — ainsi que via le programme de travail pluriannuel 2014-2020 de la commission européenne —, s'agit-il seulement de projets ferroviaires "internationaux" destinés au fret et au réseau transeuropéen ou cela pourrait-il également concerner les autres projets ferroviaires sur le réseau belge? Quel serait le montant de ce cofinancement disponible? S'agit-il de "la" solution pour assurer enfin une véritable viabilité du fret ferroviaire et du soutien au trafic diffus?

Enfin, une des recommandations importantes de la Commission Buizingen consistait à la réalisation d'un audit par le SSICF sur les dépassements de signaux. Cet audit va-t-il avoir lieu?

En matière de sécurité routière, on semble se diriger vers une filière libre qui serait moins accessible, moins efficace et moins encadrée afin d'orienter les candidats vers les auto-écoles. Le secrétaire d'État compte publier un arrêté royal qui apporte diverses modifications aux modalités de formation pratique à la conduite des voitures par le biais de la filière libre.

Selon l'oratrice, ce projet de réforme de la filière libre marque clairement la volonté d'asphyxier la filière libre. Tout cela permettra de laisser le champ libre aux auto-écoles, ce qui conduira alors à la privatisation de la

zijn beleidsnota van 2012 meldde de staatssecretaris immers dat hij de intentie had "om het opstellen van het spoorwegreglement te finaliseren". Dat reglement ging "de huidige Belgische wetgeving met betrekking tot netgebruik, spoorwegveiligheid en interoperabiliteit verzamelen en coördineren". Blijkbaar is het niet zo eenvoudig om een dergelijk wetgevend kader te finaliseren. Binnen welke termijn denkt de staatssecretaris dat te bereiken en wat zijn op dat vlak de hinderpalen?

De spreekster wil ook meer informatie over een koninklijk besluit tot finalisering van alle regelgevende instrumenten waarover de aangewezen instantie binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer beschikt om de correcte toepassing te waarborgen van Verordening EG nr. 1371/2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer. Wat zal er voor de reizigers concreet veranderen na de publicatie van dat koninklijk besluit? Betreft het alleen de internationale reizigers of zal het koninklijk besluit ook van toepassing zijn op de binnenlandse reizigers? Zal het verandering brengen in de vrij zware procedure bij het indienen van een klacht — dat wil zeggen ze versnellen en vereenvoudigen?

Als de staatssecretaris aangeeft dat hij zich zal "scharen achter de actieve inspanningen om Europese cofinanciering voor de Belgische spoorprojecten te zoeken" — alsook via het "werkprogramma 2014-2020" van de Europese Commissie —, gaat het dan alleen om "internationale" spoorprojecten voor vracht en het trans-Europese net of zou het ook de andere spoorprojecten op het Belgische net kunnen betreffen? Wat zou het bedrag van die beschikbare cofinanciering zijn? Gaat het om "de" oplossing om uiteindelijk te komen tot een echte levensvatbaarheid van het goederenvervoer over het spoor en van de steun aan het verspreid vervoer?

Een van de belangrijkste aanbevelingen van de Commissie Buizingen was, tot slot, een audit door de DVIS over de signaaloverschrijdingen. Zal die audit plaatshebben?

Inzake verkeersveiligheid lijkt men in verband met het rijexamen te evolueren naar vrije begeleiding, die minder toegankelijk, minder doeltreffend en minder omkaderd is, zodat de kandidaten naar de rijsscholen zullen worden gedreven. Is de staatssecretaris van plan een koninklijk besluit te publiceren waarin diverse wijzigingen worden aangebracht aan de nadere regels voor de praktische rijopleiding via de vrije begeleiding?

Volgens de spreekster wijst dit ontwerp tot hervorming van de vrije begeleiding duidelijk op de wil om die vrije begeleiding te verstikken. Met dat alles maakt men de baan vrij voor de rijsscholen, wat vervolgens zal leiden

formation à la conduite avec tout ce que cela comporte en termes de restrictions et d'exclusions. Les différentes modifications proposées par l'arrêté royal sont limpides: interdiction d'être guide à titre lucratif pour les instructeurs de conduite brevetés en dehors d'une auto-école, limitation du nombre de guides pouvant figurer sur le permis de conduire, interdiction d'embarquer une tierce personne et limitation de la prolongation du permis de conduire provisoire. La limitation à un seul accompagnement annuel comporte des effets pervers qui ne pourront, à terme, que mener vers la fin de la filière libre. Le secrétaire d'État justifie sa volonté de réforme d'une part par une soi-disant concurrence déloyale vis-à-vis des auto-écoles et, d'autre part par une nécessité absolue d'améliorer la formation afin de lutter contre l'insécurité routière qui serait donc l'apanage de la filière libre.

D'une part, limiter aux seuls parents (cercle familial) d'être guides multiples aura pour conséquence de priver un certain nombre de personnes de la possibilité de recourir à la filière libre ce qui pourrait fortement hypothéquer leur chance d'obtenir le précieux sésame ne fût-ce que pour une question de moyens financiers.

D'autre part, cette limitation aura également pour conséquence la disparition de l'accompagnement professionnalisé par un instructeur breveté hors auto-école, avec les conséquences financières que l'on peut imaginer. L'interdiction faite à quiconque d'apprendre à conduire à un candidat, en tant que guide, contre paiement signifie *de facto* l'interdiction faite à des associations de continuer à dispenser des formations pratiques à ceux qui ont fait le choix de la filière libre.

En conséquence, nous pourrions même redouter que la prochaine étape soit la suppression pure et simple de la filière libre avec l'argument selon lequel les parents ne sont pas suffisamment aptes à inculquer les bonnes pratiques à leurs enfants. En effet, le recours à des guides agréés comme le permet la loi actuelle est justement un facteur permettant de rendre la filière libre encore plus sûre et attractive en combinant accessibilité financière et performance.

La volonté de réforme repose donc, notamment, sur l'argumentation de l'amélioration de la sécurité routière. Or, il n'a jamais été prouvé que la filière libre soit "moins efficace" que la filière auto-école en matière d'accidentologie. D'après la dernière enquête de l'IBSR sur les risques des jeunes conducteurs dans la circulation (octobre 2011), le risque et l'implication dans un accident varient quelque peu en fonction des modèles de formation à la conduite, mais pas suffisamment pour

tot de privatisering van de rijopleiding met alle gevolgen van dien in termen van beperkingen en uitsluitingen. De verschillende voorgestelde wijzigingen in het koninklijk besluit zijn duidelijk: verbod voor de gebrevetteerde rijinstructeurs om buiten de rijsschool geld te vragen voor begeleiding, beperking van het aantal instructeurs die op het rijbewijs mogen voorkomen, verbod om een derde persoon mee te nemen en beperking van de verlenging van het voorlopig rijbewijs. De beperking tot één enkele begeleiding per jaar houdt averechtse effecten in die uiteindelijk alleen maar kunnen leiden tot het einde van de vrije begeleiding. De staatssecretaris verantwoordt zijn wil tot hervorming enerzijds door zogenaamde oneerlijke concurrentie ten opzichte van de rijsscholen, en anderzijds door een absolute noodzaak om de opleiding te verbeteren met het oog op de strijd tegen de onveiligheid op de weg, die dus het voorrecht zou zijn van de vrije begeleiding.

Alleen de ouders (de gezinskring) toestaan om meermaals begeleider te zijn zal dan weer tot gevolg hebben dat een aantal mensen de mogelijkheid wordt ontnomen gebruik te maken van de vrije begeleiding, wat hun kans op het verkrijgen van het kostbare stuk aanzienlijk in gevaar zou kunnen brengen, al was het maar om financiële redenen.

Anderzijds zal die beperking tevens inhouden dat de geprofessionaliseerde begeleiding door een gebrevetteerde begeleider buiten de autorijsschool om verdwijnt, met de denkbare financiële gevolgen van dien. Dat eender wie wordt verboden als begeleider een kandidaat-bestuurder tegen betaling te leren rijden, betekent *de facto* dat ook verenigingen wordt verboden door te gaan met het praktisch opleiden van elkeen die voor de vrije begeleiding heeft geopteerd.

Derhalve valt zelfs te vrezen dat de volgende stap de afschaffing zonder meer van de vrije begeleiding zal zijn, met het argument dat de ouders onvoldoende geschikt zijn om hun kinderen correcte rijvaardigheden bij te brengen. Dat een beroep kan worden gedaan op erkende begeleiders, zoals de vigerende wet toestaat, is immers net een factor die de vrije begeleiding nog veiliger en aantrekkelijker kan maken door de combinatie van financiële toegankelijkheid en goede resultaten.

De hervorming berust dus meer bepaald op het argument dat de verkeersveiligheid moet verbeteren. Niettemin is nooit bewezen dat de vrije begeleiding "minder efficiënt" zou zijn dan de opleiding via de autorijsschool wat de betrokkenheid bij ongevallen betreft. Uit de recentste enquête van het BIVV over de risico's voor jonge bestuurders in het verkeer (oktober 2011), blijkt dat het risico dat zij bij een ongeval betrokken zijn, enigszins varieert naar gelang van het rijopleidingsmodel, maar

pouvoir dire quel type de formation est le plus sûr. En d'autres termes, aucun modèle de formation n'offre plus de garanties de sécurité que les autres.

Au final, cette réforme n'aura que pour seule conséquence l'augmentation de jeunes roulant sans permis faute d'avoir pu s'offrir une formation en auto-école ou d'avoir pu trouver un guide, ce qui n'arrangera rien en termes de sécurité.

Le projet vise à renforcer le monopole des auto-écoles en éliminant les ASBL du secteur de la formation à la conduite. L'inspection des Finances arrive d'ailleurs à la même conclusion dans son avis. Le Conseil d'état l'a d'ailleurs très justement fait remarquer en 2004 en annulant un arrêté royal semblable.

Par ailleurs, Mme Musin est d'avis que l'enquête approfondie sur les accidents de la route avec blessés est une excellente chose. Lors de la précédente législature, le prédécesseur du secrétaire d'État voulait mettre sur pied une équipe de chercheurs spécialisés sur l'analyse et la collecte des accidents intitulé eBART pour "*Belgian Accidentology Research Team*". Aucun consensus quant aux modalités pratiques n'a été arrêté et le projet est tombé à l'eau. Le secrétaire d'État compte-t-il reprendre à son compte ce projet? Quid des modalités pratiques envisagées et des relations avec les Régions qui seront compétentes pour l'IBSR?

En matière de transport aérien enfin, Mme Musin se demande ce qu'il peut être fait dans l'immédiat sur la question du refinancement structurel de Belgocontrol.

M. David Geerts (sp.a) souhaite disposer d'un tableau reprenant les vingt priorités des états-généraux de la sécurité routière de 2011 de sorte qu'on puisse avoir une vue des mesures déjà exécutées et qu'on puisse suivre leur mise en oeuvre. Concernant la simplification du code de la route, l'orateur se demande comment il est possible qu'on n'arrive pas à trouver un accord avec les Régions étant donné que ce point est prioritaire pour les gouvernements régionaux aussi, et qu'on arrive à trouver des accords dans d'autres domaines.

Où en est par ailleurs le dossier du panneau de circulation de la rue cycliste?

niet in die mate dat men kan aangeven welk opleidingsmodel het veiligst is. Daaruit volgt dat één welbepaald opleidingsmodel niet meer veiligheidsgaranties biedt dan al de andere.

Uiteindelijk zal die hervorming louter ertoe leiden dat meer jongeren zonder rijbewijs achter het stuur zitten omdat ze zich geen opleiding via de autorischool konden veroorloven, dan wel omdat ze geen begeleider konden vinden. Dat lost het veiligheidsvraagstuk uiteraard niet op.

Het wetsontwerp beoogt het monopolie van de autorischoolen te versterken door de vzw's uit de rijopleidingssector te weren. De Inspectie van Financiën komt in haar advies trouwens tot dezelfde conclusie, en de Raad van State heeft in 2004 volkomen terecht dezelfde opmerking gemaakt en een soortgelijk koninklijk besluit vernietigd.

Voorts is mevrouw Musin zeer verheugd dat een grondig onderzoek werd gevoerd naar de wegongevallen met gewonden. In de vorige zittingsperiode plande de voorganger van de staatssecretaris een team samen te stellen van gespecialiseerde onderzoekers inzake ongevalanalyse en de gegevensverzameling dien-aangaande, het zogenaamde "BART-project" (*Belgian Accidentology Research Team*). Doordat geen consensus over de nadere praktische regels kon worden bereikt, is het project echter in het water gevallen. Overweegt de staatssecretaris dat project weer op te nemen? Wat met de geplande praktische nadere regels en de betrekkingen met de gewesten die bevoegd zullen zijn voor het BIVV?

Wat het luchtvervoer betreft, vraagt mevrouw Musin zich ten slotte af wat men in de nabije toekomst kan ondernemen met het oog op de structurele herfinanciering van Belgocontrol.

De heer David Geerts (sp.a) vraagt naar een tabel met de twintig prioriteiten van de Staten-Generaal van de Veerkeersveiligheid van 2011, om zicht te krijgen op de reeds uitgevoerde maatregelen en ze op te volgen. Met betrekking tot de vereenvoudiging van het verkeersreglement begrijpt de spreker niet dat het niet tot een overeenkomst met de gewesten komt, aangezien die vereenvoudiging ook voor de gewestregeringen een prioritair aandachtspunt is. Er worden nochtans overeenkomsten in andere domeinen gesloten.

Hoe staat het overigens met het dossier van het verkeersbord voor de fietsstraat?

Quid de l'analyse des causes des accidents de la route prévue par le projet "*Belgian Accidentology Research Team*"?

En matière de sécurité du rail, le plan d'action sur les passages à niveau est très important étant donné les accidents mortels qui ont toujours lieu sur ces passages.

M. Geerts s'étonne de retrouver un point sur les lignes ferroviaires musées dans la note de politique générale. Pourquoi ce point est-il soudainement devenu un point d'attention du secrétaire d'État? Y a-t-il eu des incidents récemment sur ce type de ligne? Quels sont les plans d'action et les moyens prévus pour ce sujet?

Enfin, l'orateur se réjouit de retrouver l'aspect du transport routier et les risques de concurrence déloyale dans cette note et fait référence à ce propos à la proposition de résolution relative aux effets de la libéralisation du marché interne sur le secteur du transport routier intérieur (DOC 53 2368/001), qu'il a cosignée.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) se demande, concernant le soutien que prévoit le secrétaire d'État pour Brussels Airlines notamment, quelle sera la nature de ce soutien et si celui-ci sera conditionné à des progrès environnementaux et sociaux. Elle souhaite que l'aide soit conditionnée à un progrès au niveau des nuisances sonores et de la pollution.

Par ailleurs, l'oratrice regrette que le secrétaire d'État ne puisse proposer de solution concernant le financement structurel de Belgocontrol, dont le déficit continue de s'accumuler. Il faut pouvoir entamer les discussions avec les entités fédérées ou trouver d'autres pistes de financement. De plus, même si les contrôleurs aériens maîtrisent bien l'outil informatique qui a été réformé, la baisse du nombre de contrôleurs pourrait être préjudiciable sur la sécurité et la qualité du travail de ces contrôleurs si le trafic aérien devait à nouveau repartir à la hausse.

Concernant la mise en oeuvre des accords du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010 sur les nuisances sonores, l'oratrice voudrait en savoir plus sur les points suivants. En juillet 2012, le secrétaire d'État présentait un plan de répartition "équitable" des nuisances sonores dues aux décollages et atterrissages des avions à Brussels Airport. De nouvelles routes avaient été annoncées. Où en est la mise en oeuvre de ces nouvelles routes? Concernant les atterrissages sur la piste 02, le secrétaire d'État avait annoncé que ceux-ci seraient exclus sauf si la vitesse du vent arrière atteignait sept noeuds ou des

Hoe staat het met de analyse van de oorzaken van de ongevallen op de weg, die het *Belgian Accidentology Research Team* moest uitvoeren?

Het actieplan voor de overwegen is van zeer groot belang voor de spoorveiligheid, aangezien op die overwegen nog steeds dodelijke ongevallen gebeuren.

De heer Geerts is verwonderd dat de staatssecretaris in zijn beleidsnota even ingaat op de museumspoorlijnen. Waarom trekken die plots zijn aandacht? Hebben zich onlangs incidenten voorgedaan op dat soort van lijnen? In welke actieplannen en middelen is in dat verband voorzien?

Tot slot toont de spreker zich verheugd dat het wegvervoer en de risico's van oneerlijke concurrentie in de beleidsnota zijn opgenomen. In dat verband verwijst hij naar het voorstel van resolutie betreffende de effecten van de interne vrijmaking van de markt op de sector van het binnenlands wegtransport (DOC 53 2368/001), dat hij mede heeft ingediend.

Met betrekking tot de steun die de staatssecretaris Brussels Airlines wil bieden, vraagt *mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen)* zich af hoe die steun zal worden ingevuld, alsook of daaraan voorwaarden zullen worden verbonden die het leefmilieu en de samenleving ten goede komen. Zij had graag gezien dat die steun wordt gekoppeld aan voorwaarden om de geluidsoverlast en de vervuiling te verminderen.

De spreekster betreurt overigens dat de staatssecretaris geen oplossing kan aanreiken in verband met de structurele financiering van Belgocontrol, waarvan het tekort almaar groter wordt. Ofwel moeten de besprekingen met de deelgebieden kunnen worden aangevat, ofwel moeten andere financieringsmogelijkheden worden aangereikt. Hoewel de luchtverkeersleiders het aangepaste computerprogramma goed onder de knie hebben, zou bovendien de daling van het aantal luchtverkeersleiders nadelige gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid en de kwaliteit van hun werk ingeval het luchtverkeer opnieuw zou toenemen.

Aangaande de uitvoering van de akkoorden van 19 december 2008 en 26 februari 2010 inzake de geluidsoverlast vraagt de spreekster om verduidelijking op een aantal punten. In juli 2012 stelde de staatssecretaris in verband met de geluidsoverlast door opstijgende en landende vliegtuigen op Zaventem een "billijk" spreidingsplan voor. Er werden nieuwe vliegroutes in uitzicht gesteld. Hoe ver staat het met de uitvoering van die nieuwe routes? In verband met landingen op baan 02 had de staatssecretaris aangekondigd dat zulks niet mogelijk zou zijn, tenzij bij staartwinden van minstens

rafales de cinq noeuds. Il semblerait que de nombreux atterrissages aient eu lieu sur cette piste alors que le vent n'atteignait pas sept noeuds. Les atterrissages sur la piste 02 vont-ils se poursuivre même à faible niveau de vent? Pourquoi l'accord n'est-il pas respecté par Belgocontrol? Qu'en est-il des atterrissages en piste 07L et de l'hypothèse de l'installation d'un "Instrument Landing System"? Il semble que les nuisances sont plus importantes sur la route du canal à cause de gros porteurs volant jour et nuit. Le secrétaire d'État peut-il confirmer cela? Enfin, le virage à gauche des avions décollant de la piste 25 se fera-t-il à 2200 pieds ou sera-t-il maintenu à 1700 pieds?

Enfin, l'oratrice voudrait en savoir plus sur la question du poids des avions de la compagnie Ryanair. La presse allemande révélait récemment que Ryanair aurait caché des informations sur le poids de ses avions en indiquant un poids au décollage de ses Boeing 737-800 inférieur à la réalité jusqu'à huit tonnes, ce qui lui aurait permis de payer 17 euros de taxes en moins par vol en Allemagne. Une enquête a été mise en place par les autorités allemandes. L'oratrice souhaite savoir si la Direction générale transport aérien du SPF Transports et Mobilité est au courant de cette affaire et si elle est en contact avec les enquêteurs allemands. Des contrôles sont-ils effectués sur les avions Ryanair opérés en Belgique? Si oui, à quelle fréquence et avec quels résultats? Quelles sanctions les compagnies aériennes qui se rendraient coupables de fausses déclarations de masse au décollage encourent-elles?

M. Bert Wollants (N-VA), concernant l'objectif de réduction de moitié du nombre de tués sur les routes, voudrait connaître les chiffres de l'année 2012 s'ils sont disponibles. La légère augmentation du nombre de tués en 2011 s'est-elle poursuivie en 2012? Les chiffres doivent permettre de prendre des mesures supplémentaires si nécessaire.

En ce qui concerne l'actualisation de la réglementation des écoles de conduites pour les permis de conduire C et D, la question qui se pose est de savoir comment arriver au recyclage obligatoire. En quoi consiste concrètement l'intention d'actualisation du secrétaire d'État? Cette actualisation vise-t-elle le recyclage?

Le secrétaire d'État annonce par ailleurs que le cycle de vie total des véhicules sera suivi dans le cadre de la banque carrefour pour les véhicules. Il s'agit d'une évolution positive, afin de ne plus devoir faire des estimations du nombre de véhicules quittant le territoire, en particulier en temps que véhicule d'occasion. Le secrétaire d'État planifie-t-il des discussions avec les

zeven knopen of rukwinden van vijf knopen op de andere banen. Schijnbaar hebben op die baan nieuwe landingen plaatsgehad terwijl de windsnelheid geen zeven knopen bedroeg. Zullen ook bij lagere windsnelheden vliegtuigen blijven landen op baan 02? Waarom leeft Belgocontrol het akkoord niet na? Hoe staat het met de landingen op baan 07L en de mogelijke invoering van een "Instrument Landing System"? Blijkbaar is de geluidsoverlast boven de kanaalroute groter als gevolg van de vrachtvliegtuigen die de klok rond af- en aanvliegen. Kan de staatssecretaris dat bevestigen? Zullen, ten slotte, de vliegtuigen die opstijgen op baan 25, voortaan naar links moeten uitzwenken op een hoogte van 2 200 voet, of nog altijd op een hoogte van 1 700 voet?

Tot slotte verzoekt de spreekster om uitleg in verband met het gewicht van de vliegtuigen van de vliegmaatschappij Ryanair. In de Duitse pers zijn onlangs berichten verschenen dat Ryanair informatie zou hebben achtergehouden over het gewicht van haar vliegtuigen; hoewel de Boeings 737-800 van Ryanair in werkelijkheid een opstijggewicht hadden van meer dan 8 ton, zou een gewicht zijn opgegeven van minder dan 8 ton, wat de maatschappij per vlucht in Duitsland 17 euro aan taksen scheelde. De Duitse autoriteiten hebben een onderzoek ingesteld. De spreekster wenst te vernemen of het directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Vervoer en Mobiliteit op de hoogte is van die zaak en daarover in contact staat met de Duitse onderzoekers. Wordt controle uitgevoerd op de vliegtuigen die Ryanair in België inzet? Zo ja, hoe vaak en met welke resultaten? In welke straffen wordt voorzien voor de luchtvaartmaatschappijen die bewust een verkeerd opstijggewicht opgeven?

De heer Bert Wollants (N-VA) wenst, zo zij beschikbaar zijn, de cijfers voor 2012 te kennen in verband met de doelstelling het aantal verkeersdoden te halveren. Heeft de lichte stijging van het aantal verkeersdoden in 2011 zich voortgezet in 2012? Ingeval de cijfers dit wettigen, moeten bijkomende maatregelen worden genomen.

Aangaande de actualisering van de reglementering voor de rijtscholen wat de rijbewijzen C en D betreft, rijst de vraag hoe de verplichte opfriscursus in de praktijk kan worden gebracht. Wat bedoelt de staatssecretaris precies als hij de reglementering wil actualiseren? Omvat die actualisering ook de opfriscursus?

De staatssecretaris kondigt voorts aan dat de totale levenscyclus van de voertuigen zal worden opgevolgd via de Kruispuntbank Voertuigen. Dat is een goede zaak, vermits aldus niet langer schattingen zullen moeten worden gemaakt van het aantal voertuigen dat het grondgebied verlaat, meer bepaald als tweedehandsvoertuig. Zal de staatssecretaris hierover overleg plegen

Régions à ce propos, ce qui pourrait rendre la réglementation plus efficace étant donné que les contrôles sont effectués par les Régions?

Par ailleurs, la DIV aura-t-elle la capacité suffisante pour absorber le surplus de travail lié à l'extension du système d'enregistrement, notamment aux véhicules sans permis et aux vélomoteurs?

Dans quel timing le nouveau code de la route sera-t-il adopté? Toute une série de propositions de lois sont pendantes à la Chambre étant donné qu'elles dépendent de la révision du code de la route. Il serait donc utile d'aborder ce dossier de manière globale et de donner aux parlementaires une vue d'ensemble sur la question.

En matière de transport aérien, une collaboration plus étroite avec les Pays-Bas et le Grand Duché de Luxembourg est prévue afin d'améliorer notre position au sein du FABEC. Ceci est une bonne chose et permettra de garantir la position de Belgocontrol. Quelle sera l'approche adoptée par le secrétaire d'État concrètement pour assurer cette collaboration? Par ailleurs, l'orateur souhaite connaître les intentions du secrétaire d'État concernant le contrat de gestion de Belgocontrol. Il y a urgence dans ce dossier. Un lien sera-t-il fait avec le FABEC? Des actions doivent être entreprises concernant le patrimoine de Belgocontrol. Comment peut-on rendre Belgocontrol rentable? Différentes mesures doivent être envisagées. Les discussions vont-elles reprendre avec les Régions concernant la révision de l'accord de coopération de 1989 passé entre l'État belge et les Régions, étant entendu que la Région wallonne n'est pas favorable à cette piste? L'accord de gouvernement n'est pas clair à ce sujet.

Enfin, quand obtiendra-t-on une vue d'ensemble complète sur l'accord concernant l'aéroport? Le secrétaire d'État déclare vouloir suivre le plus possible les accords de 2008 et 2010 en la matière. Il est nécessaire d'avoir une sécurité juridique à ce propos.

M. Christophe Bastin (cdH) félicite le bilan déjà engrangé ainsi que le travail entrepris par le secrétaire d'État.

En matière de sécurité routière, même si l'objectif de réduire le nombre de tués de 50 % afin d'arriver à un maximum de 420 victimes sur nos routes reste ardu, de nombreuses mesures ont été mises en place ou sont en train de voir le jour afin d'élaborer une stratégie complète de sécurité routière, notamment la lutte contre

met de gewesten, wat de reglementering efficiënter zou kunnen maken aangezien de gewesten bevoegd zijn voor de keuringen?

Zal voorts de DIV over voldoende mankracht beschikken om de achterstand weg te werken die is ontstaan nu het registratiesysteem werd uitgebreid tot meer bepaald brommobielen en bromfietsen?

Volgens welk tijdpad zal het nieuwe verkeersreglement worden goedgekeurd? Een hele reeks wetsvoorstellen kunnen niet verder door de Kamer worden behandeld omdat ze afhankelijk zijn van de herziening van het verkeersreglement. Het ware dan ook aangewezen dit dossier alomvattend te benaderen en de parlementsleden volledig inzicht te verschaffen.

In verband met het luchtverkeer zal nauwer worden samengewerkt met Nederland en het Groothertogdom Luxemburg om onze positie binnen de FABEC te versterken. Dat is een goede zaak, onder meer om het standpunt van Belgocontrol naar voren te brengen. Voor welke benadering zal de staatssecretaris concreet kiezen om die samenwerking vorm te geven? Overigens wenst de spreker te vernemen welke de plannen van de staatssecretaris zijn in verband met de beheersovereenkomst van Belgocontrol. Terzake is spoed geboden. Zal een verband worden gelegd met de FABEC? Er zal moeten worden ingegrepen op het vlak van de vermogenssituatie van Belgocontrol. Hoe kan Belgocontrol rendabel worden gemaakt? Diverse maatregelen moeten in overweging worden genomen. Zullen met de gewesten nieuwe gesprekken worden aangeknoopt over de herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989 tussen de Belgische Staat en de Gewesten, gelet op het feit dat het Waals Gewest dat denkspoor niet genegen is. Het regeerakkoord is wat dat betreft onduidelijk.

Tot slot vraagt de heer Wollants wanneer een totaalbeeld zal worden gegeven van het luchthavenakkoord? De staatssecretaris geeft aan zich zoveel mogelijk te zullen houden aan de akkoorden dienaangaande van 2008 en 2010. Rechtszekerheid is in dat verband onontbeerlijk.

De heer Christophe Bastin (cdH) feliciteert de staatssecretaris met de voorlopige resultaten en de inspanningen die hij heeft geleverd.

Het streven om het aantal verkeersdoden met 50 % te verminderen, zodat 420 slachtoffers het absolute maximum wordt, blijft een moeilijke uitdaging; toch zijn heel wat maatregelen genomen — of in aantocht — die moeten leiden tot een totaalstrategie voor verkeersveiligheid, met onder andere de aanpak van recidivisten,

les récidivistes, contre l'alcool au volant ou le non-port de la ceinture de sécurité. Le secrétaire d'État a communiqué récemment que, dans le courant de l'année 2013, l'immatriculation pour les voitures sans permis deviendrait obligatoire. C'est une très bonne mesure dont l'orateur espère qu'elle s'accompagnera de formations adéquates pour tous les conducteurs concernés.

Les projets ne manquent pas non plus pour améliorer la sécurité ferroviaire, notamment pour le franchissement des passages à niveaux et autres mesures de sécurité aux abords des voies. L'orateur insiste, même si cela est mentionné dans la note de politique générale, sur la lutte à entreprendre contre les vols de cuivre, qui ne cessent d'augmenter sur le réseau. S'ils causent de nombreux soucis de ponctualité, ils sont une grande source d'insécurité voire de danger tant pour les navetteurs que pour le personnel de la SNCB. Des mesures afin d'éviter que des incidents se transforment en catastrophes deviennent réellement urgentes.

Enfin, au niveau du secteur aérien et plus précisément des nuisances sonores causées par les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, le secrétaire d'État évoque dans sa note de politique générale la poursuite de l'exécution des décisions des Conseils des ministres de 2008 et 2010, ainsi que la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores. Quelles sont les échéances quant à l'application concrète de ces différentes mesures? Au niveau de la création de l'autorité de contrôle, où en est-on, notamment dans les contacts avec la Défense?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) estime qu'il est cohérent que la note de politique générale de 2013 soit proche de celle de 2012 ce qui démontre que la politique menée par le secrétaire d'État court sur plusieurs années.

En matière de sécurité routière, l'orateur souhaite lui aussi savoir si des chiffres existent déjà pour 2012. Le secrétaire d'État peut-il confirmer les rumeurs selon lesquelles les chiffres de 2012 repartent à la baisse? Il faudrait, en tout état de cause, viser une politique de "go for zero" en matière de nombre de tués sur les routes, et pas uniquement une réduction de 50 %. Il faut aussi insister sur l'importance de la mise en place d'une politique cohérente et coordonnée en matière de sécurité routière, entre les différents ministres compétents et en particulier les départements de l'Intérieur et de la Justice.

M. Van den Bergh revient sur les deux éléments suivants. Premièrement, concernant l'alcolock, le secré-

de la lutte contre la fraude à la TVA, le secrétaire d'État a communiqué récemment que, dans le courant de l'année 2013, l'immatriculation pour les voitures sans permis deviendrait obligatoire. C'est une très bonne mesure dont l'orateur espère qu'elle s'accompagnera de formations adéquates pour tous les conducteurs concernés.

Aan maatregelen om de spoorveiligheid te verbeteren ontbreekt het al evenmin: de overwegen en de directe omgeving van het spoor worden beter beveiligd. De spreker dringt erop aan dat het toenemend aantal koperdiefstallen krachtiger zou worden bestreden, zoals de beleidsnota overigens al aangeeft. Koperdiefstallen liggen niet enkel aan de basis van stiptheidsproblemen, maar veroorzaken ook een verregaande onveiligheid en zijn ronduit gevaarlijk, zowel voor de pendelaars als voor het NMBS-personeel. Er zijn dringend maatregelen nodig om te voorkomen dat zich rampen voordoen, in plaats van de incidenten die we tot nu toe hebben gekend.

Wat ten slotte het luchtverkeer betreft, en met name de geluidsoverlast veroorzaakt door landende en opstijgende vliegtuigen op de luchthaven van Zaventem, geeft de staatssecretaris in zijn beleidsnota aan dat hij de beslissingen die de Ministerraad dienaangaande in 2008 en 2010 heeft genomen, verder zal uitvoeren. Daarnaast stelt de staatssecretaris voor een onafhankelijk orgaan op te richten om de geluidshinder te controleren. Volgens welk tijdpad zullen die verschillende maatregelen precies uitvoering krijgen? Hoeveel staat het met de oprichting van het controleorgaan, onder meer wat de contacten daarover met Defensie betreft?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) vindt het logisch dat de beleidsnota voor 2013 weinig afwijkt van die voor 2012; dat getuigt volgens hem van samenhang en van een meerjarenbeleid.

In verband met verkeersveiligheid zou ook hij graag weten of er al cijfers voorhanden zijn voor 2012. Kan de staatssecretaris de geruchten, als zou in 2012 opnieuw een dalende trend zijn ingezet, bevestigen? Een daling van het aantal verkeersdoden met 50 % volstaat hoe dan ook niet; er moet worden ingezet op een "go for zero"-beleid. Voorts is het van groot belang dat alle betrokken ministers, en met name die van Binnenlandse Zaken en Justitie, een coherent en gecoördineerd verkeersveiligheidsbeleid voeren.

In verband met het alcoholslot vraagt de heer Van den Bergh of de staatssecretaris kan bevestigen dat

taire d'État peut-il confirmer que la mesure est bien opérationnelle et qu'un juge de paix peut contraindre un conducteur à installer un alcolock dans sa voiture? Ne faudrait-il pas rappeler cette sanction aux juges de paix? Deuxièmement, concernant l'analyse de salive, un résultat positif doit encore être complété par un test sanguin ce qui coûte beaucoup d'argent et de temps. Dans quel délai peut-on attendre la réglementation permettant d'éviter cette étape pour rendre cette mesure plus efficace?

Concernant la récidive, il est essentiel de disposer d'une banque de données enregistrant les infractions et les sanctions. Est-il correct que cette banque de données ne sera disponible que dans deux ans?

Par ailleurs, que veut dire le secrétaire d'État lorsqu'il précise que le rôle des écoles de conduites et des accompagnateurs sera valorisé?

Il est plus que temps que la banque carrefour des véhicules soit opérationnelle étant donné que la loi en la matière date de mai 2010. L'orateur se réjouit en outre des mesures qui seront prises pour contrer la conduite sans assurance.

Concernant les immatriculations des véhicules, il est positif d'étendre celles-ci à d'autres types de véhicules. L'orateur avait par le passé déjà proposé de prévoir certaines facilités concernant les véhicules "Oldtimers", notamment concernant le contrôle technique. Cela sera-t-il prévu pour ces catégories de véhicules? Par ailleurs, concernant les véhicules utilisés dans l'agriculture, un accord a été conclu en 2011 entre les secteurs du transport, de l'agriculture et le SPF Mobilité mais celui-ci n'a pas encore été exécuté. Qu'en est-il? De plus, pour éviter des abus des plaques commerciales Z, qui s'appliquent aux garagistes, on a mis en place une nouvelle catégorie de plaques, appelée les plaques ZZ, pour les essais. La distinction entre les deux catégories est très compliquée pour les garagistes qui demandent une simplification du système. Que peut-on faire à ce sujet?

À propos de la révision du code de la route, l'orateur demande ce qu'il est prévu et dans quel timing.

En matière de mobilité durable, M. Van den Bergh se réjouit de voir des possibilités apparaître concernant l'utilisation des carburants "Compressed Natural Gas" et "Liquefied Natural Gas", même si cela reste assez limité. Il y a des véhicules sur le marché dans d'autres pays européens mais peu chez nous. C'est l'histoire de l'oeuf ou la poule: sans véhicules, il n'y a pas de pompes ou inversement. Il est utile de développer des

die maatregel operationeel is en of een vrederechter een bestuurder kan dwingen een alcoholslot in zijn wagen te installeren. Verdient het geen aanbeveling de vrederechters aan die strafmaatregel te herinneren? Wanneer een speekselonderzoek een positief resultaat oplevert, moet aansluitend ook nog een — dure en tijdrovende — bloedtest worden afgenomen. Een aanpassing van de regelgeving, waarbij de bloedtest achterwege wordt gelaten, zal de maatregel veel efficiënter maken. Wanneer mag dat worden verwacht?

Wat de recidive betreft, is een databank die de inbreuken en sancties registreert essentieel. Klopt het dat die databank pas over twee jaar beschikbaar zal zijn?

Wat bedoelt de staatssecretaris trouwens wanneer hij zegt dat de rol van de rijsscholen en van de begeleiders zal worden "gevaloriseerd"?

Het is hoog tijd dat de Kruispuntbank Voertuigen operationeel wordt, aangezien de wet daarover al in mei 2010 is goedgekeurd. De spreker is bovendien ingenomen met de maatregelen om de strijd tegen het onverzekerd rijden op te voeren.

Volgens de heer Van den Bergh is het een goede zaak de inschrijving van voertuigen uit te breiden tot andere soorten voertuigen. Hijzelf had vroeger al voorgesteld om bepaalde faciliteiten toe te staan voor eigenaars van "oldtimers", onder meer wat de technische keuring betreft. Zal daarin worden voorzien voor dat type voertuigen? Voor de landbouwvoertuigen werd in 2011 een akkoord gesloten tussen de transportsector, de landbouwsector en de FOD Mobiliteit, maar er is nog geen uitvoering aan gegeven. Hoe staan de zaken ervoor? Om bovendien misbruiken met de uitsluitend voor garagehouders bestemde Z-handelsplaten te voorkomen, heeft men voor testritten een nieuwe categorie van platen ingevoerd, de ZZ-nummerplaten. Het onderscheid tussen de beide categorieën is zeer moeilijk voor de garagehouders, die vragen dat het systeem vereenvoudigd wordt. Wat kan men daaraan doen?

Wat de herziening van het verkeersreglement betreft, vraagt de spreker wat er gepland is en binnen welke tijdsperiode.

Inzake duurzame mobiliteit is de heer Van den Bergh verheugd over de mogelijkheden de brandstoffen "Compressed Natural Gas" en "Liquefied Natural Gas" te gaan gebruiken, ook al blijft dat vrij beperkt. In andere Europese landen zijn er op die brandstoffen rijdende voertuigen op de markt, maar bij ons zijn ze weinig talrijk. Het is het verhaal van de kip en het ei: zonder voertuigen zijn er geen tankstations of omgekeerd. Het

normes techniques mais il faudrait être plus ambitieux et mettre fin à ce cercle vicieux.

Concernant les enquêtes fédérales, les données récoltées pourraient-elles être considérées comme des “open data”?

En matière ferroviaire, l'orateur se réjouit de la continuation du transport ferroviaire combiné, qui est urgente. Il déplore cependant l'absence de point sur le régulateur dans la note de politique générale, étant donné l'ambition affichée d'avoir un régulateur fort en matière ferroviaire. L'orateur soutient le projet de code ferroviaire ainsi que les actions prévues en matière de sécurité des trains ferroviaires musées, même s'il la raison d'être de ce dernier point n'est pas très claire à ses yeux.

L'orateur se réjouit du fait que c'est la première fois qu'un timing est fixé officiellement concernant le projet du Rhin d'acier, en particulier concernant la signature de l'accord avec les Pays-Bas et l'Allemagne prévu courant 2013.

Enfin, M. Van den Bergh indique que les deux propositions de lois adoptées en juin dernier concernant d'une part la conduite en dépit de la déchéance du droit de conduire (DOC 53 1778/001) et d'autre part concernant la restitution du permis de conduire en cas de déchéance du droit de conduire (DOC 53 0439/001) n'ont pas encore été publiées au *Moniteur belge*.

Mme Valérie De Bue (MR) déplore, en matière de sécurité routière, le fait que l'objectif de diminution de 50 % du nombre de tués sur les routes est difficile à atteindre malgré les mesures prises, notamment le renforcement des sanctions. On a même constaté une recrudescence du nombre de tués récemment. Comment le secrétaire d'État explique-t-il cela? Par ailleurs, il semblerait que la loi augmentant les compétences de l'administration fiscale afin d'améliorer la perception des amendes ne soit pas tout à fait applicable. Le secrétaire d'État a-t-il lui aussi fait ce constat? Est-il correct que la Banque carrefour sera mise en oeuvre en 2013?

Le secrétaire d'État mentionne un grand projet transversal en matière de mobilité durable. Ce projet existe-t-il déjà actuellement? Est-il possible d'avoir plus d'informations à ce propos?

Le *Compressed natural gas* (CNG) est un carburant peu connu. Outre le travail sur les normes techniques à

is nuttig technische normen uit te werken, maar men zou ambitieuzer moeten zijn en een einde maken aan die vicieuze cirkel.

Zouden de gegevens van de federale enquêtes als “open data” kunnen worden beschouwd?

Wat het spoorvervoer betreft, is de spreker verheugd over de voortzetting van het gecombineerd spoorvervoer, die dringend is. Hij betreurt echter dat in de beleidsnota een punt ontbreekt over de regulator, gelet op de aangegeven ambitie een sterke regulator te hebben voor het spoorverkeer. De spreker steunt het ontwerp van spoorcodex en de acties in verband met de veiligheid van de museumtreinen, ook al is de bestaansreden van dat laatste punt hem niet helemaal duidelijk.

De spreker is verheugd dat voor het eerst officieel een tijdspad is bepaald voor het project van de IJzeren Rijn, meer bepaald wat de in de loop van 2013 geplande ondertekening van de overeenkomst met Nederland en Duitsland betreft.

Tot slot stipt de heer Van den Bergh aan dat de twee in juni aangenomen wetsvoorstellen tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer wat betreft het rijden spijs het verval van het recht tot sturen (DOC 53 1178/001) en tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer betreffende de inlevering van het rijbewijs bij het verval van het recht op sturen (DOC 53 0439/001) nog niet in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) betreurt in verband met de verkeersveiligheid dat het streefdoel van 50 % minder doden op de wegen moeilijk haalbaar is, ondanks de al genomen maatregelen, waaronder de verzwaring van de straffen. Recent heeft men zelfs een stijging van het aantal doden vastgesteld. Hoe verklaart de staatssecretaris dat? Bovendien zou de wet die de bevoegdheden van de belastingdiensten uitbreidt om de inning van de geldboeten te verbeteren niet helemaal toepasbaar zijn. Heeft de staatssecretaris dat ook vastgesteld? Klopt het dat de Kruispuntbank in 2013 in gebruik zal worden genomen?

De staatssecretaris maakt gewag van een groot transversaal project inzake duurzame mobiliteit. Bestaat dat project al? Is het mogelijk daarover meer informatie te verkrijgen?

Het *Compressed Natural Gas* (CNG) is een slecht gekende brandstof. Bestaan er, naast het werk op het

effectuer, existe-t-il d'autres projets afin de promouvoir ce carburant?

Depuis 2005, les entreprises doivent effectuer un diagnostic sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs travailleurs. Les données ne sont toutefois pas publiées. Un retour est-il effectué auprès de ces entreprises? Quelles sont les orientations prises sur base des résultats de ces enquêtes?

En matière de transport ferroviaire, quel est le rôle du secrétaire d'État dans la coordination du projet du RER? Qu'en est-il par ailleurs des mesures concrètes qui seront prises pour éviter les vols de cuivre?

Enfin, concernant le transport aérien, Mme De Bue estime que le secrétaire d'État a déjà fourni pas mal d'efforts afin de mettre en oeuvre les deux accords de 2008 et 2010 sur le dossier du survol aérien. Tout n'est cependant pas parfait: d'autres mesures restent à prendre, comme le survol des espaces militaires par exemple, et des études restent à mener. L'oratrice espère que ce dossier, ainsi que la mise en place de l'instance de contrôle indépendante, pourra être finalisé en 2013 ou en tout cas avant la fin de la législature.

M. Tanguy Veys (VB) déplore que la note de politique générale 2013 reprenne en grande partie celle de 2012.

En matière de sécurité routière, il regrette que certaines mesures soient restées au stade d'annonce et ne soient toujours pas entrées en vigueur. Il pense par exemple à la limitation au taux d'alcool à 0,2 grammes pour mille ou le fait de faire du non port de la ceinture une infraction du second degré, ou encore la récidive en cas d'infraction lourde. L'orateur insiste par ailleurs pour que la problématique de l'analyse de salive soit prise en charge car cette question n'est pas encore résolue. Le permis de conduire électronique est lui aussi attendu depuis longtemps, et on ne voit pas encore de résultat concret. Quel en sera le prix? Faudra-t-il payer encore une fois vingt euros? Quid des moyens nécessaires pour la gestion administrative par les communes? Par ailleurs, il est nécessaire de prendre des mesures et des réglementations concrètes pour la problématique des véhicules non assurés ou non contrôlés.

Concernant le transport routier, la concurrence de l'étranger est problématique pour les entreprises belges. Il aurait été souhaitable de prendre des mesures concrètes à ce sujet aussi. Par ailleurs, il est positif que

vlak van technische normen dat moet worden gedaan, andere projecten om die brandstof te promoten?

De ondernemingen moeten sinds 2005 het woon-werkverkeer van hun werknemers bijhouden. De gegevens worden echter niet bekendgemaakt. Is er een retour naar die ondernemingen? Welke keuzes worden op grond van de resultaten van die enquêtes gemaakt?

Wat is inzake het spoorverkeer de rol van de staatssecretaris in de coördinatie van het GEN-project? Hoe staat het overigens met de concrete maatregelen die zullen worden genomen om koperdiefstallen te voorkomen?

Wat tot slot het luchtverkeer betreft, vindt mevrouw De Bue dat de staatssecretaris al heel wat inspanningen heeft geleverd om toepassing te verlenen aan de twee akkoorden van 2008 en 2010 in verband met het dossier van de overvliegende vliegtuigen. Nog niet alles is echter perfect: er moeten nog andere maatregelen worden genomen, zoals de vluchten boven de militaire terreinen, en er moeten nog onderzoeken worden gevoerd. De sprekerster hoopt dat dit dossier en de oprichting van het onafhankelijk controleorgaan in 2013 of op zijn minst vóór het einde van de regeerperiode zullen kunnen worden afgerond.

De heer Tanguy Veys (VB) betreurt dat de beleidsnota voor 2013 grotendeels de tekst overneemt van die voor 2012.

Inzake verkeersveiligheid betreurt hij dat sommige maatregelen in het stadium van de aankondiging zijn blijven steken en dat ze nog altijd niet in werking zijn getreden. Hij denkt bijvoorbeeld aan de beperking van het alcoholgehalte tot 0,2 gram pro mille, aan het feit dat van het niet dragen van de veiligheidsgordel geen overtreding van de tweede graad wordt gemaakt of aan de recidive in geval van zware overtreding. Voorts dringt de spreker erop aan dat de kwestie van de speekselanalyse zou worden aangepakt, omdat die nog niet is opgelost. Ook het elektronische rijbewijs laat al lang op zich wachten, en enig concreet resultaat is nog niet in zicht. Hoeveel zal dat rijbewijs kosten? Moet nogmaals twintig euro worden betaald? Hoe staat het met de benodigde middelen voor het administratieve beheer door de gemeenten? Bovendien is het noodzakelijk concrete maatregelen te nemen en regelgeving uit te vaardigen voor het vraagstuk van de niet-verzekerde of niet-gekeurde voertuigen.

Bij het wegvervoer is de concurrentie uit het buitenland problematisch voor de Belgische ondernemingen. Het ware wenselijk geweest ook daarvoor concrete maatregelen te nemen. Overigens is het positief dat

le système d'enregistrement des engins à moteur soit adapté.

Où en est par ailleurs la révision du code de la route? Quelles sont les actions qui ont déjà été prises à ce niveau?

En matière de mobilité durable, la note de politique générale n'apporte rien de neuf sur les véhicules électriques par rapport à celle de l'année passée. Le secrétaire d'État peut-il en dire plus sur ce dossier? Le problème principal pour l'utilisation des techniques de "*Compressed Natural Gas*" et "*Liquefied Natural Gas*" est l'offre des installations. La procédure est locale, mais le SPF Mobilité pourrait jouer un rôle de médiation ou de support afin de faciliter la procédure de délivrance des permis nécessaires à ces installations. L'orateur espère par ailleurs qu'il existe une volonté de réformer les taxes de circulation, en concertation avec les Régions, et que ces dernières auront suffisamment voix au chapitre. L'orateur indique en outre que les termes "*car sharing*" et "*modal shift*" se traduisent en néerlandais respectivement par "*autodelen*" et "*verschuiving naar een ander vervoersalternatief*". Enfin, en matière de statistiques, il serait profitable de pouvoir effacer le retard actuel.

Sur le volet du transport ferroviaire, le projet de code ferroviaire n'est rien de nouveau non plus car il était déjà inclus dans la note de politique générale précédente. Il faut espérer que des mesures concrètes soient prises en 2013. Il est par ailleurs tout à fait justifié de travailler sur la sécurité des lignes ferroviaires musées. Un accident a eu lieu récemment notamment au Stoomcentrum Maldegem. L'orateur a connaissance de manques de contrôles techniques sur les machines ou de conducteurs ne disposant pas des brevets nécessaires. Il se réjouit donc que des mesures soient prises à cet égard. Concernant les vols de cuivre, M. Veys déplore le fait que les actions et mesures entreprises soient trop limitées par rapport à l'ampleur du problème de ces vols. L'orateur se réjouit en outre qu'un premier délai soit prévu concernant le dossier du Rhin d'acier, avec les signatures des accords courant 2013. Sur quels éléments le secrétaire d'État base-t-il son enthousiasme concernant la réalisation de ce projet?

En matière de transport aérien, le talon d'Achille reste Belgocontrol. Les problèmes ne sont pas nouveaux à cet égard et ils étaient déjà inclus dans la note de 2012. Il est regrettable que rien n'ait progressé à ce sujet en 2012.

M. Veys souligne enfin sa satisfaction de retrouver le sujet de la navigation fluviale dans la note de politique générale du secrétaire d'État.

het registratiesysteem voor motorvoertuigen wordt aangepast.

Hoe staat het voorts met de herziening van het verkeersreglement? Welke stappen werden in dat opzicht reeds ondernomen?

Wat de duurzame mobiliteit aangaat, bevat de beleidsnota ten opzichte van vorig jaar niets nieuws over de elektrische voertuigen. Kan de staatssecretaris daarover meer vertellen? Het grootste knelpunt voor het gebruik van de technieken voor "*Compressed Natural Gas*" en "*Liquefied Natural Gas*" ligt bij het aanbod aan installaties. De procedure is weliswaar lokaal, maar de FOD Mobiliteit zou wel een bemiddelende of ondersteunende rol kunnen spelen om de afgifteprocedure van de voor die installaties vereiste vergunningen te vergemakkelijken. Voorts hoopt de spreker dat de bereidheid bestaat om in overleg met de gewesten de wegenbelastingen te hervormen, alsook dat die gewesten voldoende inbreng zullen hebben. Ook wijst de spreker erop dat de termen "*car sharing*" en "*modal shift*" in het Nederlands worden vertaald door respectievelijk 'autodelen' en 'verschuiving naar een ander vervoersalternatief'. Ten slotte ware het volgens hem nuttig de statistische achterstand weg te werken.

In verband met het spoorwegvervoer is het ontwerp voor een spoorcodex al evenmin iets nieuws, daar die al was opgenomen in de vorige beleidsnota. Het valt te hopen dat in 2013 concrete maatregelen worden genomen. Overigens is het volkomen verantwoord werk te maken van de veiligheid op de museumspoorlijnen. Onlangs heeft zich namelijk een ongeval voorgedaan bij het Stoomcentrum Maldegem. De spreker heeft opgevangen dat er te weinig technische controles van de locomotieven plaatsvinden, of dat bestuurders niet over de nodige rijvergunning beschikken. Hij is dan ook opgetogen dat op dat vlak maatregelen worden getroffen. Wat de koperdiefstallen betreft, betreurt de heer Veys dat er verhoudingsgewijs te weinig acties en maatregelen worden ondernomen om een dusdanig groot diefstallenprobleem te kunnen aanpakken. Voorts is het lid verheugd dat een eerste termijn wordt vooropgesteld voor het dossier van de IJzeren Rijn, nu in 2013 overeenkomsten zullen worden gesloten. Op welke elementen baseert de staatssecretaris zijn optimisme over de verwezenlijking van dit project?

In de luchtvaart blijft Belgocontrol de achilleshiel. De moeilijkheden zijn niet nieuw en stonden al vermeld in de beleidsnota van 2012. Het is jammer dat in 2012 geen enkele vooruitgang werd geboekt.

Tot slot beklemt de heer Veys dat hij opgetogen is dat het vraagstuk van de binnenscheepvaart aan bod komt in de beleidsnota van de staatssecretaris.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) souhaite obtenir un calendrier de mise en oeuvre des mesures prévues en matière de sécurité routière. Est-il possible d'atteindre les objectifs fixés sans avoir recours à des limitations de vitesse plus importantes, comme par exemple la règle du 30 kilomètres par heure en ville? Quelle est la position du secrétaire d'État par rapport à l'initiative citoyenne au niveau européen visant à promouvoir les 30 kilomètres par heure comme vitesse de référence par défaut dans les villes?

Il est positif de vouloir renforcer la lutte contre la fraude en matière de transport routier. À cet égard, l'orateur souligne à nouveau le problème lié aux entreprises "boîtes aux lettres" où les conditions de travail sont souvent très mauvaises.

En matière de sécurité du rail, il ressortait de l'audition du SSICF sur le rapport annuel 2011 qu'il était impossible d'imposer des limitations de vitesse aux entreprises ferroviaires n'installant pas le système TBL1+. De manière générale, M. Balcaen souligne le manque de moyenne du SSICF. La supervision et le contrôle sont relativement faibles; l'organisme d'enquête agit souvent en retard; peu d'audits sont menés sur la question de la sécurité ferroviaire. L'ensemble du financement venant du secteur ne peut pas être utilisé par le SSICF. Des moyens sont à disposition mais ils ne peuvent pas être utilisés. Il est donc nécessaire de réformer la philosophie des fonds en la matière. Si tout le monde s'accorde sur la nécessité d'avoir un régulateur fort, il faut cependant déplorer l'absence d'amélioration des crédits régulateur ferroviaire dans le budget 2013. Peut-on attendre cette amélioration lors de l'ajustement budgétaire?

Concernant le report modal transport combiné, l'orateur rejoint le souhait du secrétaire d'État d'apporter des solutions en la matière. Il n'y a malheureusement plus d'argent en crédit d'engagement pour la promotion du transport combiné de marchandises. Quels sont les éléments justifiant cette absence totale de crédit?

Le soutien des projets au trafic diffus est très important et répond à une demande.

Par ailleurs, devra-t-on attendre la finalisation du RER en 2025 pour voir la mise en oeuvre du RER ou certaines liaisons seront-elles déjà mises en oeuvre avant cette échéance?

Quelle sera enfin l'attitude du gouvernement fédéral par rapport au quatrième paquet ferroviaire? L'orateur

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) wenst te vernemen welk tijdpad wordt gevolgd voor de tenuitvoerlegging van de geplande verkeersveiligheidsmaatregelen. Is het mogelijk de vooropgestelde doelstellingen te halen zonder zijn toevlucht te nemen tot forsere snelheidsbeperkingen, zoals de snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur in de stad? Welk standpunt neemt de staatssecretaris in ten aanzien van het burgerinitiatief op Europees niveau om 30 kilometer tot standaardsnelheid te verheffen in de steden?

Het is een goede zaak dat men van plan is de fraude in het wegvervoer harder te bestrijden. In dat verband beklemtoont de spreker nogmaals het pijnpunt van de "brievenbusondernemingen", waar de arbeidsomstandigheden vaak erg slecht zijn.

Op het stuk van de spoorwegveiligheid bleek uit de hoorzitting met DVIS over het jaarverslag 2011 duidelijk dat het onmogelijk was snelheidsbeperkingen op te leggen aan de spoorwegondernemingen die het TBL1+-systeem niet installeren. In het algemeen beklemtoont de heer Balcaen het gebrek aan middelen van DVIS. Toezicht en controle vallen vrij zwak uit; de onderzoeksinstantie treedt vaak te laat op en in verband met de spoorwegveiligheid worden maar weinig doorlichtingen uitgevoerd. DVIS mag de van de sector afkomstige middelen niet aanwenden. Er staan wel middelen ter beschikking, maar ze mogen niet worden gebruikt. Daarom moeten de principes voor het gebruik van de financiële middelen worden herbekeken. Gelet op het feit dat iedereen het erover eens is dat een sterke regulator noodzakelijk is, valt evenwel te betreuren dat in de begroting 2013 niet is voorzien in enige kredietverhoging voor de spoorwegregulator. Is er uitzicht op een dergelijke verhoging bij de begrotingsaanpassing?

In verband met het gecombineerde intermodale vervoer wenst de spreker, net zoals de staatssecretaris, dat oplossingen worden aangereikt. Helaas is er bij de vastleggingskredieten geen geld meer voorhanden ter bevordering van het gecombineerd goederenvervoer. Wat verantwoordt dat volstrekte kredietgebrek?

De ondersteuning van projecten voor verspreid vervoer is uitermate belangrijk en komt tegemoet aan een vraag.

Zal voorts het GEN pas operationeel worden wanneer het in 2025 zal zijn afgewerkt, of zullen bepaalde verbindingen al vóór die datum concreet vorm krijgen?

Welke houding zal de federale regering ten slotte aannemen ten aanzien van het vierde spoorwegpakket?

souligne à cet égard que la note sur la libéralisation du rail sera envoyée au gouvernement en février par la Commission européenne, et qu'il faut donc déterminer une approche à suivre.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), demande s'il est possible, concernant la simplification du code de la route, que la commission de l'Infrastructure consulte les avis obtenus.

Par ailleurs, qu'en est-il concrètement du renforcement des conditions d'accès annoncé par le secrétaire d'État pour les transporteurs étrangers en particulier? Le secteur se plaint régulièrement du manque de contrôle et de sanction en la matière, et donc du risque pour la position de concurrence des transporteurs belges.

III. — RÉPONSES DU MINISTRE

SSICF

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) a démontré toute son efficacité et son indépendance dans des dossiers récents comme le dossier du train FYRA.

Audit dépassements de signaux

Il s'agit là d'une priorité. Le SSICF a maintenant attribué le marché de l'audit. La période légale d'appel se termine demain. Le secrétaire d'État sera très vigilant à cette question de la réalisation de cet audit.

Code ferroviaire

La rédaction du code ferroviaire est terminée. Il s'agit de 229 articles. Le projet va à présent être envoyé aux Régions pour avis. Le secrétaire d'État considère ce code comme une belle avancée qui apportera de la lisibilité et de la cohérence.

Charte voyageurs rail

Pour assurer l'application correcte du règlement CE 1371/2007 concernant les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, chaque état a du désigner une autorité administrative. Il s'agit chez nous d'un fonctionnaire désigné au sein du SPF Mobilité. Des sanctions administratives peuvent être imposées lorsque l'opérateur ou le gestionnaire d'infrastructure ne respectent pas ce règlement.

De spreker benadrukt in dat verband dat de Europese Commissie de nota over de liberalisering van het spoor in februari aan de regering zal toezenden, en dat dus een te volgen aanpak zal moeten worden uitgestippeld.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) vraagt of de commissie voor de Infrastructuur de verkregen adviezen over de vereenvoudiging van het verkeersreglement kan raadplegen.

Hoe staat het overigens concreet met de door de staatssecretaris aangekondigde verstrenging van de toegangsvoorwaarden voor met name de buitenlandse vervoerders? De sector klaagt regelmatig dat terzake geen sprake is van controles noch sancties, en dat de concurrentiepositie van de Belgische vervoerders derhalve in gevaar is.

III. — ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

DVIS

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) heeft in recente dossiers, onder meer dat van de FYRA-trein, aangetoond bijzonder doeltreffend en onafhankelijk te werken.

Doorlichting seinvoorbijrijdingen

Dit is een prioriteit. De DVIS heeft inmiddels de opdracht voor de doorlichting toegewezen. De wettelijke periode voor de offerteaanvragen loopt morgen af. De staatssecretaris zal zeer nauw toezien op de uitvoering van die doorlichting.

Spoorwegreglement

De redactie van het spoorwegreglement is klaar; het telt 229 artikelen. Het ontwerp zal ter advies worden overgezonden aan de gewesten. De staatssecretaris beschouwt dit reglement als een belangrijke stap voorwaarts, die de regels terzake bevattelijker en transparanter zal maken.

Handvest treinreizigers

Met het oog op de correcte toepassing van Verordening EG nr. 1371/2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer heeft elke lidstaat een overheidsinstantie moeten aanwijzen. België heeft in dat verband een ambtenaar van de FOD Mobiliteit aangewezen. Er kunnen administratieve sancties worden opgelegd aan de spoorwegoperator of de infrastructuurbeheerder die de voormelde verordening niet in acht neemt.

Le service au citoyen sera amélioré en 2013 via deux initiatives. Premièrement, un arrêté royal sera finalisé pour définir la procédure à suivre pour le traitement d'une plainte d'un voyageur. Deuxièmement, la lisibilité pour le citoyen sera améliorée par la coordination des différents arrêtés et lois régissant l'application de ce règlement.

Cofinancement UE corridors rail

Il est fondamental que la Belgique, située au cœur de l'Europe, avec 3 des 9 corridors européens de fret passant par notre pays, puisse bénéficier de ce cofinancement. Il est donc important de bien placer la Belgique sur la carte européenne afin que nos voies soient utilisées.

Lignes ferroviaires musées

Le secrétaire d'État planifie de rédiger un avant-projet de loi avec un cadre réglementaire, en concertation avec les exploitants. Il faut dans ce cadre trouver un équilibre entre l'exigence de sécurité d'une part et les spécificités liées au secteur touristique d'autre part.

Réforme formation à la conduite

La réforme est équilibrée et ne favorise pas une filière par rapport à l'autre. Il n'y a aucune intention de supprimer la filière libre. Chaque formation doit être valorisée et on doit éviter une concurrence déloyale entre les formations. Dans ce contexte, la première priorité doit être la sécurité routière.

Réforme code de la route

Le dernier avis attendu de la part des Régions vient d'être reçu la semaine dernière. Le projet de révision peut maintenant être mis sur les rails.

Rue cycliste

La publication du panneau a eu lieu le 17 décembre 2012. Tout est donc en ordre dans ce dossier. Le retard a été dû aux longues discussions entre et avec les Régions sur le panneau.

Analyse accidents de la route

Les analyses se font par l'IBSR sur base des statistiques obtenues de la part du SPF Economie. Les statistiques pour l'année 2012 ne sont pas encore dis-

De dienstverlening aan de burger zal in 2013 worden verbeterd via twee initiatieven. Ten eerste wordt de laatste hand gelegd aan een koninklijk besluit om te bepalen hoe een reiziger een klacht kan indienen. Ten tweede zullen de verschillende besluiten en wetten die op de toepassing van die verordening betrekking hebben, worden gecoördineerd, zodat een en ander bevattelijker zal worden voor de burger.

EU-cofinanciering spoorwegcorridors

Het is van groot belang dat België, dat in hartje Europa ligt en 3 van de 9 corridors van het Europese vrachtvervoer per spoor telt, gebruik kan maken van die cofinanciering. Het komt er dus op aan België terzake op de Europese kaart te plaatsen en er aldus voor te zorgen dat onze spoorwegen daadwerkelijk worden gebruikt.

Museumspoorlijnen

De staatssecretaris is van plan samen met de exploitanten een voorontwerp van wet, met een regelgevend kader, uit te werken. In dat opzicht moet een evenwicht worden gevonden tussen de veiligheidsvereisten en de specifieke kenmerken van de toeristische sector.

Hervorming rijopleiding

De hervorming is evenwichtig en bevoordeelt het ene kanaal niet tegenover het andere. Het is hoegenaamd niet de bedoeling de vrije rijopleiding af te schaffen. Elke opleiding moet naar waarde worden geschat; het is zaak oneerlijke concurrentie tussen de verschillende opleidingskanalen te voorkomen. Daarbij moet de verkeersveiligheid de eerste prioriteit zijn.

Hervorming van het verkeersreglement

Onlangs is het laatste advies van de gewesten terzake ontvangen. Het herzieningsproject kan nu van start gaan.

Fietsstraat

Het betrokken verkeersbord werd bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 17 december 2012. In dat dossier is alles dus in orde. De vertraging is het gevolg van het aanslepende overleg tussen en met de Gewesten over het bord.

Verkeersongevallenanalyse

De verkeersongevallen worden door het BIVV onderzocht op basis van de statistieken die door de FOD Economie worden aangeleverd. De statistieken voor

ponibles. Les principales nouvelles mesures entreront par ailleurs en vigueur seulement en 2013.

Contrôle transport routier

La lutte contre la fraude, en particulier des transporteurs routiers étrangers, est une priorité. Il y aura 16 nouveaux ETP dans l'équipe de contrôleurs du transport routier. Cela doit être vu dans le cadre global de la lutte contre la fraude mise en place par le secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et fiscale.

Formation continue conducteurs

Il est important que la formation apporte une vraie valeur ajoutée. C'est assez lourd pour les entreprises concernées. Le secrétaire d'État est en discussion avec le secteur sur ce sujet.

Plaques véhicules spéciaux

Cela ne devrait pas poser de problème à la DIV pour deux raisons. Premièrement, c'est la WEBDIV qui s'occupera de la question. Deuxièmement, une période de transition est prévue et seules les nouvelles immatriculations sont concernées, pas les véhicules déjà immatriculés. Le nouveau système, qui est maintenant parfaitement opérationnel, devrait permettre ces changements.

Sécurité routière

Les priorités pour 2013 en matière de sécurité routière sont l'implémentation du plan alcool, les problématiques du port de la ceinture et de la récidive, auxquelles il faut ajouter en 2013 la lutte contre les véhicules non assurés et le non passage au contrôle technique. Les enquêtes démontrent que les citoyens considèrent ces derniers points comme très importants.

Alcolock

Tout est prêt pour l'implémentation de l'alcolock. Il faudrait sensibiliser à nouveau les juges de police sur l'utilité de cet outil, mais aussi les professionnels.

Test de salive

L'augmentation de l'amende à 170 euros apportera un nouveau financement pour le test de salive. Ce nouveau financement permettra une meilleure sensibilisation et augmentera la probabilité d'être contrôlé.

2012 zijn nog niet beschikbaar. De belangrijkste nieuwe maatregelen zullen overigens pas in 2013 in werking treden.

Controle wegvervoer

De strijd tegen fraude, meer bepaald door buitenlandse wegvervoerders, is een prioriteit. Er zullen 16 VTE's in dienst worden genomen voor het team van de wegvervoercontroleurs. Deze maatregel past in de algemene fraudebestrijding waar de staatssecretaris voor de Bestrijding van de sociale en de fiscale fraude werk van maakt.

Nascholing voor bestuurders

Het is belangrijk dat die nascholing een echte meerwaarde biedt. Bij de betrokken ondernemingen ligt dat vrij moeilijk. De staatssecretaris pleegt hierover overleg met de sector.

Kentekenplaten speciale voertuigen

De DIV zou geen moeilijkheden mogen ondervinden, om twee redenen. Ten eerste zal WEBDIV hiervoor zorgen. Ten tweede wordt voorzien in een overgangsperiode, en zal het alleen gaan om de nieuwe inschrijvingen, niet om de reeds ingeschreven voertuigen. Met het nieuwe systeem, dat intussen al volledig operationeel is, zouden die aanpassingen geen probleem mogen zijn.

Verkeersveiligheid

De prioriteiten voor 2013 inzake verkeersveiligheid zijn de tenuitvoerlegging van het alcoholplan, het dragen van de veiligheidsgordel en de aanpak van recidive. In 2013 wordt bovendien de strijd aangebonden met de niet-verzekerde voertuigen en met mensen die verzuimen hun wagen technisch te laten keuren. Uit enquêtes blijkt dat de burgers laatstgenoemde aangelegenheden als zeer belangrijk beschouwen.

Alcoholslot

Alles is klaar voor de implementatie van het alcoholslot. Niet alleen de politierechters maar ook de beroepsmensen zouden nogmaals bewust moeten worden gemaakt van het nut van die maatregel.

Speekseltest

De verhoging van de geldboete tot 170 euro zal een nieuwe financiering verschaffen voor de speekseltest. Die nieuwe financiering zal een betere sensibilisering mogelijk maken en het risico te worden gecontroleerd verhogen.

Permis à points

Cela reste difficile à implémenter. C'est pourquoi le secrétaire d'État a opté pour une solution pragmatique, avec les nouvelles mesures en matière de récidive, ce qui n'empêche que la banque de données évolue dans la bonne direction.

Banque carrefour véhicules

Du retard a été pris dans ce dossier mais la banque carrefour est disponible et sera surtout utile en matière d'assurances et de contrôle technique.

Plaques véhicules agricoles

Ces plaques sont prévues au plus tard pour le 31 mars 2013.

Carburants CNG & LNG

En matière de "*Compressed Natural Gas*" et de "*Liquefied Natural Gas*", le secrétaire d'État veut élargir le masterplan pour les véhicules électriques aux véhicules hybrides et au gaz, via une approche transversale. On ne sait pas actuellement laquelle de ces technologies peut le plus facilement être implémentée.

Transport combiné et diffus

La mesure de subside est prolongée jusqu'au 28 février 2013. Il faut adopter dans l'intervalle une approche globale comprenant une nouvelle réglementation, plus de concurrence et une collaboration avec les ports et les Régions.

Soutien au secteur aérien

Il ne s'agit pas de soutenir une seule entreprise mais bien un secteur. Le but est d'éviter des situations de concurrence déloyale pendant la période transitoire précédant l'harmonisation du statut social et fiscal en 2020.

Belgocontrol

Un assainissement structurel de Belgocontrol est nécessaire, mais ne doit pas passer par un refinancement. Il faut résorber le déficit et améliorer l'efficacité de Belgocontrol. Un nouveau plan de management sera mis en place dès que la nouvelle équipe dirigeante sera disponible. Il est important d'avoir un juste financement des différents aéroports du pays.

Rijbewijs met strafpunten

Dit punt blijft moeilijk uit te voeren. Daarom heeft de staatssecretaris gekozen voor een pragmatische oplossing met de nieuwe maatregelen inzake recidive, wat niet verhindert dat de databank gunstig evolueert.

Kruispuntbank voertuigen

In dit dossier is vertraging opgelopen, maar de kruispuntbank is wel beschikbaar en zal vooral nuttig zijn voor de verzekeringen en de technische keuring.

Nummerplaten landbouwvoertuigen

Deze nummerplaten moeten er uiterlijk op 31 maart 2013 komen.

CNG- en LNG-brandstof

In verband met "*Compressed Natural Gas*" en "*Liquefied Natural Gas*" wil de staatssecretaris het masterplan voor elektrische voertuigen via een transversale aanpak ook doen gelden voor de op gas rijdende en de hybride voertuigen. Momenteel is niet bekend welke van deze technologieën het makkelijkst operationeel kan worden.

Gecombineerd en verspreid vervoer

De subsidiemaatregel wordt verlengd tot 28 februari 2013. Inmiddels moet een alomvattende aanpak worden goedgekeurd die nieuwe regelgeving omvat, alsook meer concurrentie en samenwerking met de havens en de gewesten.

Steun aan de luchtvaartsector

Het gaat er niet om één onderneming te ondersteunen, maar een hele sector. De bedoeling is oneerlijke concurrentie tijdens de overgangperiode vóór de harmonisatie van het sociaal en fiscaal statuut in 2020 te voorkomen.

Belgocontrol

Er is een structurele sanering van Belgocontrol nodig, maar die mag niet via een herfinanciering verlopen. Men moet het tekort wegwerken en de doeltreffendheid van Belgocontrol verbeteren. Zodra de nieuwe bestuursploeg beschikbaar is, zal een nieuw managementplan worden ingevoerd. Een eerlijke financiering van de verschillende luchthavens in het land is belangrijk.

Une proposition de contrat de gestion est prête; on attend la nouvelle direction de Belgocontrol pour adapter cette proposition et l'exécuter.

Accords aéroportuaires

Le secrétaire d'État assure que ce dossier progresse. Il faut avancer calmement et méthodiquement dans ce dossier.

Nuisances sonores

Les routes de décollage depuis la piste 20, qui ont été soumises par Belgocontrol en date du 11 septembre 2012, ont été approuvées par la Direction Générale Transport Aérien le 1^{er} octobre 2012, et sont en service depuis le jeudi 13 décembre 2012.

Les routes de décollage vers le nord depuis la piste 25R ont été soumises par Belgocontrol en date du 23 octobre 2012, et ont été approuvées par la Direction Générale Transport Aérien le 28 octobre 2012, mais la date de mise en application n'a pas encore été fixée.

La mise en application du reste des routes de décollage depuis la piste 25R, soit les routes Delta, Zoulou et virage à gauche, dépend d'une harmonisation de l'occupation de l'espace aérien entre civils et militaires et de la reprise par les civils d'un morceau de l'espace militaire entre Gosselies et Beauvechain. Ces négociations sont en cours.

En ce qui concerne les procédures depuis la piste 07R, la proposition qui est actuellement étudiée par Belgocontrol consiste à reprendre, dans un premier temps pour la nuit, la route optimisée AAC qui avait été utilisée de nuit entre 2002 et 2004; procédure qui évite le survol de toutes les zones urbanisées. Une route 07 "Recht door" de jour est plus complexe à mettre en œuvre, étant donné les conflits potentiels entre départs et arrivées, lesquels ne constituent aucun problème de nuit. Un groupe de travail a été mis sur pied pour résoudre cette question et intégrera les propositions d'un expert externe.

Concernant les normes de vent, une meilleure stabilité du système en mettant une fin aux anticipations et aux changements de pistes inexplicables sur la base d'estimations ou de prévisions météorologiques devrait diminuer le recours à la piste d'atterrissage 02. Par ailleurs, l'installation d'une ILS sur la 07 ne fait pas partie des accords pris en Conseil des ministres et n'est pas à l'ordre du jour.

Er is een voorstel voor een beheerscontract klaar; men wacht op de nieuwe directie van Belgocontrol om dit voorstel aan te passen en uit te voeren.

Luchthavenakkoorden

De staatssecretaris verzekert dat dit dossier vordert. Men moet in dit dossier kalm en methodisch vooruitgaan.

Geluidsoverlast

De door Belgocontrol op 11 september 2012 voorgelegde vertrekroutes vanaf baan 20 werden door het Directoraat-generaal Luchtvaart op 1 oktober 2012 goedgekeurd; ze zijn sinds donderdag 13 december 2012 in gebruik.

De vertrekroutes ten noorden van baan 25R werden door Belgocontrol op 23 oktober 2012 voorgelegd en door het Directoraat-generaal Luchtvaart op 28 oktober 2012 goedgekeurd, maar de datum van inwerkingtreding is nog niet vastgesteld.

De datum van inwerkingtreding voor de resterende vertrekroutes vanaf baan 25R, dat wil zeggen de routes Delta, Zulu en de bocht naar links, hangt af van een harmonisatie van de bezetting van het luchtruim door burgers en militairen, alsook van de overname door de burgerluchtvaart van een stuk militair luchtruim tussen Gosselies en Beauvechain. Die onderhandelingen zijn aan de gang.

Met betrekking tot de procedures vanaf baan 07R bestaat het voorstel dat thans door Belgocontrol wordt bestudeerd, erin om in een eerste fase 's nachts de geoptimaliseerde route AAC opnieuw te gebruiken, die tussen 2002 en 2004 's nachts werd gebruikt; die procedure voorkomt het overvliegen van alle bebouwde zones. Een dagroute 07 "Recht door" is ingewikkelder toe te passen, gelet op eventuele conflicten tussen aankomst en vertrek, wat 's nachts geen probleem vormt. Er werd een werkgroep opgericht om dit vraagstuk op te lossen; daarbij zal rekening worden gehouden met de voorstellen van een externe deskundige.

Wat de windnormen betreft, zou het gebruik van de landingsbaan 02 moeten afnemen dankzij een betere stabiliteit van het systeem, door een einde te maken aan de anticiperingen en de onverklaarbare wijzigingen van landingsbanen op grond van ramingen of weersvoorspellingen. Voorts maakt de plaatsing van een ILS op de 07 geen deel uit van de in de Ministerraad besliste akkoorden en is ze niet aan de orde.

Depuis le 28 juillet 2012, les décollages à destination de la balise de Chièvres n'utilisent plus la route Chabert (qui traversait la ville en ligne droite), mais suivent la route du canal le samedi et dimanche pendant la journée uniquement.

Enfin, Belgocontrol a refusé la mise en œuvre du virage à 2200 pieds pour raisons de sécurité; une alternative a été développée utilisant une radiale à la balise NICKY, et permettant de dégager une solution alternative proche.

Poids des avions Ryanair

Ryanair dépend des autorités de contrôle irlandaises. Les contrôles effectués par la DGTA n'ont rien décelé de particulier en matière de poids des avions de la compagnie Ryanair.

FABEC

Les négociations avec les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg sont très importantes. Le secrétaire d'État mène des discussions actuellement avec ses homologues néerlandais et luxembourgeois. Une impulsion politique est nécessaire pour faire avancer ces discussions. La position du Benelux serait une sorte de compromis entre les positions françaises et allemandes qui sont contradictoires. Un soutien de la Commission européenne pourrait s'avérer utile afin de donner des directives concernant l'organisation du FABEC.

Permis de conduire électronique

Le prix de 20 euros est le plus bas de l'Union européenne, à l'exception du tarif luxembourgeois.

Non-restitution du permis de conduire

Après une condamnation à une interdiction de conduire, le permis de conduire doit être remis aux autorités. Les textes légaux à ce sujet viennent d'être soumis à la ministre de la Justice, après quoi le secrétaire d'État y mettra la dernière main.

Non-assurance automobile

L'obligation de présenter le certificat d'assurance lors du passage d'un véhicule au contrôle technique est rétablie.

Mobilité durable

Le secrétaire d'État renvoie à toutes les initiatives prises notamment à l'égard des voitures électriques.

Sinds 28 juli 2012 maken de opstijgingen naar het baken van Chièvres geen gebruik meer van de Chabert-route (die dwars over de stad ging), maar volgen ze de kanaalroute op zaterdag en zondag, uitsluitend overdag.

Tot slot heeft Belgocontrol om veiligheidsredenen geweigerd dat gebruik wordt gemaakt van de bocht op een hoogte van 2200 voet; er is een alternatief uitgewerkt waarbij gebruik wordt gemaakt van een radiaal op het baken NICKY en die de mogelijkheid biedt dichtbij een alternatieve oplossing aan te reiken.

Gewicht van de vliegtuigen van Ryanair

Ryanair hangt af van de Ierse controleoverheid. Uit de controles van de DGLV is niets bijzonders gebleken in verband met het gewicht van de vliegtuigen van Ryanair.

FABEC

De onderhandelingen met Nederland en met het Groothertogdom Luxemburg zijn zeer belangrijk. De staatssecretaris voert besprekingen met zijn Nederlandse en Luxemburgse collega's. Er is een politieke impuls nodig om die besprekingen voortgang te doen maken. Het Benelux-standpunt zou een soort van compromis kunnen zijn tussen het Franse en het Duitse standpunt, die tegenstrijdig zijn. Steun van de Europese Commissie zou nuttig kunnen zijn om richtlijnen te geven in verband met de organisatie van de FABEC.

Elektronisch rijbewijs

De prijs van 20 euro is in de Europese Unie de laagste, op het Luxemburgse tarief na.

Niet-inleveren rijbewijs

Na een veroordeling tot rijverbod, dient het rijbewijs te worden ingeleverd. De betreffende wetteksten zijn thans voorgelegd aan de minister van Justitie, waarna de staatssecretaris er de laatste hand zal aan leggen.

Niet-verzekerd rijden

De verplichting om ter gelegenheid van de autokeuring het verzekeringsbewijs voor te leggen wordt opnieuw ingevoerd.

Duurzame mobiliteit

De staatssecretaris verwijst naar alle initiatieven die onder meer genomen worden in verband met de elektrische auto's.

Rhin d'Acier

La collaboration avec le gouvernement néerlandais a également produit des résultats positifs dans ce dossier. Le financement ne sera toutefois pas négligeable.

RER (Réseau Express Régional)

Le cadre global doit être adopté par tous les gouvernements. Le Plan pluriannuel d'investissement (PPI) constitue cependant la clé de la réalisation finale du projet.

Vols de cuivre

Le secrétaire d'État a demandé à la Commission européenne de lutter contre la revente de cuivre au niveau européen afin de rendre ces vols non attractifs.

Zone 30

Le cadre législatif en vue d'une généralisation des zones 30 est prêt.

Note de politique générale 2012

Pour le secrétaire d'État, le fait que la note de politique générale pour l'année 2013 se situe dans le droit fil de la note de l'année passée est une preuve de cohérence.

IV. — RÉPLIQUES

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) estime que Belgocontrol doit atteindre l'équilibre financier par le biais de mesures structurelles, aussi opportunes que puissent être les mesures d'assainissement à court terme. Le secrétaire d'État est vague, et, entre-temps, on a de nouveau perdu un an. Les nouvelles routes aériennes ne sont pas assez rapidement mises en œuvre, ce qui donne lieu à des plaintes, surtout dans la périphérie est. La seule solution durable est l'utilisation obligatoire d'appareils plus silencieux. L'aéroport de Bruxelles-National est situé trop près de la capitale pour pouvoir continuer à se développer comme, par exemple, Schiphol ou Charles de Gaulle. L'organisme indépendant n'a toujours pas été créé. En ce qui concerne Ryanair, l'intervenante prend acte de l'absence d'infractions, mais insiste néanmoins sur la nécessité de renforcer les contrôles. Il faut éviter, à l'échelon européen, que des pilotes ne doivent voler jusqu'à douze heures sans interruption.

IJzeren Rijn

De samenwerking met de Nederlandse overheid heeft ook tot positieve resultaten geleid in dit dossier. De financiering zal evenmin niet min zijn.

GEN (Gewestelijk Expresnet)

Het globaal kader moet door alle regeringen worden goedgekeurd. Het meerjareninvesteringsplan (MIP) is evenwel de sleutel voor de uiteindelijke realisatie.

Koperdiefstal

De staatssecretaris heeft de Europese Commissie verzocht de doorverkoop van koper op Europees niveau aan te pakken teneinde de diefstallen onaantrekkelijk te maken.

Zone-30

Het wetgevend kader voor een veralgemening van de zone-30 is klaar.

Beleidsnota 2012

Het lijkt de staatssecretaris een bewijs van coherentie dat de beleidsnota voor 2013 volledig in lijn ligt met de beleidsnota van vorig jaar.

IV. — REPLIEKEN

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) is van oordeel dat Belgocontrol het financieel evenwicht moet bereiken via structurele maatregelen, hoe welkom de saneringsmaatregelen ook zijn op korte termijn. De staatssecretaris is vaag en er is intussen weer een jaar verlorengegaan. De nieuwe vliegroutes worden niet snel genoeg geïmplementeerd wat tot klachten leidt, vooral in de oostrand. De enige duurzame oplossing is de verplichte inzet van meer geluidsarme toestellen. Brussel-Nationaal ligt te dicht bij de hoofdstad om zich verder te kunnen ontwikkelen, zoals bijvoorbeeld Schiphol of Charles-de-Gaulle. Het onafhankelijk orgaan is er nog steeds niet. Voor wat Ryanair betreft neemt de spreekster acte van de afwezigheid van inbreuken maar dringt wel aan op strengere controles. Op Europees vlak moet worden vermeden dat piloten tot twaalf uur non-stop moeten vliegen.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) rappelle qu'il a posé trois questions spécifiques concernant les plaques d'immatriculation et qu'il n'a reçu de réponse qu'à celle concernant la plaque agricole. Les deux autres questions portaient sur les plaques pour les ancêtres et les vélomoteurs, d'une part, et sur les plaques Z, d'autre part. Le problème que pose le test salivaire, ce n'est pas le nombre de tests, mais bien le fait que ces tests doivent être analysés par un labo, avec l'avantage qu'il ne faut pas requérir de médecin.

Mme Linda Musin (PS) est déçue par la réponse du secrétaire d'État concernant la réforme de la formation à la conduite. La formation libre avec accompagnateur est enserrée dans un carcan qui entraînera la disparition de nombreuses asbl. L'intervenante rappelle que ce sont précisément les écoles de conduite qui ont été condamnées en 2008 pour concurrence déloyale. Aucune des deux branches — école de conduite ou formation — n'est meilleure ou moins bonne pour la sécurité routière. Cet argument ne peut donc pas justifier le fait de faire disparaître les asbl qui s'occupent de la formation libre.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) constate que les entreprises sont plus favorables à un transport de marchandises par rail que par route. Pourtant, la tendance actuelle va dans le sens d'une diminution de la part de marché du rail au profit de la route. En ce qui concerne le RER, l'intervenant comprend que la clé de répartition 60/40 pour respectivement la Flandre et la Wallonie soit appliquée et que le plan d'investissement pluriannuel (PIP) soit déterminant en la matière. Sa préoccupation porte sur le fait que le RER ne sera pleinement opérationnel que dans la dernière phase du PIP. Le quatrième paquet ferroviaire européen fait l'objet d'un bras de fer entre l'Allemagne et la Commission européenne. La scission de la gestion de l'infrastructure et de la société de transport est de plus en plus remise en question, à présent aussi aux Pays-Bas. Il est incompréhensible que la Commission européenne s'oppose au fait que si des opérateurs privés n'ont pas installé le TBL1+, ils puissent se voir imposer une limitation de la vitesse. La sécurité ferroviaire n'est pas servie par l'échéance de 2023, au-delà de laquelle des limitations pourraient bel et bien être imposées.

M. Bert Wollants (N-VA) demande, en ce qui concerne les épaves automobiles, qu'une concertation soit organisée en vue d'accroître l'efficacité des contrôles. Les modifications apportées aux permis C & B ne peuvent pas donner lieu à une accentuation des obligations des entreprises. Le Parlement doit certainement soutenir le secrétaire d'État dans sa vision concernant FABEC. Une proposition de résolution a déjà été déposée en

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) herinnert eraan dat hij op het vlak van de nummerplaten drie specifieke vragen stelde, waarvan alleen die over de landbouwplaat werd beantwoord. De twee andere vragen betroffen de platen voor oldtimers en bromfietsen enerzijds en voor Z-platen anderzijds. Het probleem met de speekseltest is niet het aantal testen maar wel het feit dat ze door een labo moeten worden geanalyseerd met het voordeel dat geen arts moet worden opgevorderd.

Mevrouw Linda Musin (PS) is teleurgesteld over het antwoord van de staatssecretaris inzake de hervorming van de rijopleiding. De vrije opleiding met begeleider wordt in een keurslijf geperst waardoor vele vzw's zullen verdwijnen. De spreker herinnert eraan dat het net de rij scholen zijn die in 2008 werden veroordeeld voor oneerlijke concurrentie. Geen enkele van de twee takken — rij school of vrije opleiding — is beter of slechter voor de verkeersveiligheid. Dit argument kan dus geen rechtvaardiging inhouden voor het doen verdwijnen van vzw die zich met de vrije opleiding bezighouden.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) constateert dat de bedrijven vragende partij zijn om het goederenvervoer via het spoor veeleer dan over de weg te verzorgen. Nochtans is de huidige tendens dat het spoor marktaandeel verliest tegenover de weg. Wat het GEN betreft begrijpt de spreker dat de 60/40-verdeelsleutel voor respectievelijk Vlaanderen en Wallonië wordt gehanteerd en dat in deze het meerjareninvesteringsplan (MIP) doorslaggevend zal zijn. Zijn bezorgdheid slaat op het feit dat het GEN pas in de laatste fase van het MIP helemaal operationeel zal zijn. Het Europese vierde spoorwegpakket is het voorwerp van een machtsstrijd tussen Duitsland en de Europese Commissie. De splitsing van infrastructuurbeheer en vervoersmaatschappij wordt meer en meer, nu ook in Nederland, in vraag gesteld. Het is onbegrijpelijk dat de Europese Commissie zich kant tegen het feit dat indien private operatoren geen TBL1+ hebben geïnstalleerd, ze ook geen snelheidsbeperking opgelegd mogen krijgen. De spoorwegveiligheid is niet gediend met de deadline van 2023, waarna wel een en ander opgelegd zou kunnen worden.

De heer Bert Wollants (N-VA) vraagt, wat de auto-wrakken betreft, overleg voor meer efficiënte controles. De aanpassingen van de rijbewijzen C & B mag niet leiden tot een verzwaring van de verplichtingen van de bedrijven. Het Parlement behoort de staatssecretaris zeker te steunen in zijn visie over FABEC. In deze werd reeds een voorstel van resolutie ingediend dat snel geagendeerd zou kunnen worden en aangenomen om

ce sens. Celle-ci pourrait être inscrite à l'ordre du jour et adoptée rapidement afin d'accentuer la pression politique souhaitée par le secrétaire d'État.

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), présidente, demande l'établissement d'un calendrier concret pour la plaque d'immatriculation particulière payante.

V. — RÉPONSES SUPPLÉMENTAIRES DU MINISTRE

Plaque d'immatriculation

La plaque d'immatriculation — personnalisée — particulière payante n'est pas essentielle pour la sécurité routière et ne sera instaurée qu'après que l'on aura finalisé les plaques d'immatriculation des véhicules agricoles (avant le 31 mars 2013), des voitures sans permis, des cyclomoteurs, des véhicules de transit (au cours du premier semestre de 2013), ainsi que des véhicules électriques. Pour ce qui concerne les ancêtres, le secrétaire d'État précise que la réglementation concernée est liée à la plaque O. Pour ce qui concerne la plaque Z, le secrétaire d'État n'a aucune solution miracle à proposer; il demandera à Federauto de déterminer les besoins.

Analyse de salive

Le secrétaire d'État demandera à son administration de faire un bilan de la situation.

Contrôle du transport aérien

La nouvelle réglementation entrera en vigueur en 2014.

Réforme de la formation à la conduite

La réforme n'entraînera pas la disparition d'ASBL telles que Drivemut.

Transport combiné et diffus

Il faut inverser la tendance du transfert du transport ferroviaire vers le transport routier. Il s'agit aujourd'hui d'examiner comment rendre le transport ferroviaire de marchandises compétitif: grâce à un assouplissement de la réglementation en vigueur dans les ports, par exemple, contrairement à ce qui s'applique aux lignes ferroviaires, qui sont également utilisées pour le transport de voyageurs. Ce n'est qu'après qu'on pourra répondre à la question de savoir si un soutien supplémentaire est nécessaire. Pour le moment, l'aide n'est prolongée que de deux mois.

de door de staatssecretaris gewenste politieke druk op te voeren.

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), voorzitter, vraagt naar een concrete timing voor de bijzondere betalende nummerplaat.

V. — BIJKOMENDE ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Nummerplaat

De bijzonder betalende — gepersonaliseerde — nummerplaat is niet essentieel voor de verkeersveiligheid en zal eerst worden ingevoerd nadat de nummerplaten voor de landbouwvoertuigen (voor 31 maart 2013), die voor de auto's zonder rijbewijs, voor bromfietsen en voor transitgebruik (in de eerste helft van 2013) alsook die voor de elektrische voertuigen rond zullen zijn. Voor wat betreft de *oldtimers* preciseert de staatssecretaris dat de reglementering in deze gekoppeld is aan de O-plaats. Voor wat de ZZ-plaat betreft, heeft de staatssecretaris geen pasklare oplossing; hij zal Federauto vragen wat de behoeften zijn.

Speekselanalyse

De staatssecretaris zal bij zijn administratie een stand van zaken vragen.

Controle luchtvaart

De nieuwe reglementering treedt in 2014 in voege.

Hervorming rijopleiding

Een vzw als Drivemut zal ten gevolge van de hervorming niet verdwijnen.

Gecombineerd en verspreid vervoer

De transfert van spoor- naar wegvervoer moet worden gekeerd. Het komt er thans op aan na te gaan hoe het goederenvervoer per spoor concurrentieel kan worden gemaakt. Dat is mogelijk via een versoepeling van de reglementering in havens, bijvoorbeeld, tegenover wat geldt op spoorlijnen waar ook reizigersvervoer op plaatsheeft. Pas daarna kan de vraag worden beantwoord of verdere steun ook nodig is. Momenteel wordt de steunmaatregel met amper twee maand verlengd.

Quatrième paquet ferroviaire européen

La restructuration du groupe SNCB aurait été nécessaire même sans le quatrième paquet ferroviaire eu égard à ce que l'Europe définit comme des fonctions essentielles. Le vrai débat concerne la question de savoir s'il faut continuer à libéraliser le transport ferroviaire.

Sécurité ferroviaire

Le secrétaire d'État plaidera au niveau européen pour l'instauration de limitations de vitesse si une société ferroviaire n'installe pas de système de freinage efficace.

D. VOTE SUR L'AVIS

La commission émet, par 10 voix contre 5, un avis favorable sur cette partie du budget des dépenses pour l'année budgétaire 2013.

Le rapporteur,

La présidente,

Christophe BASTIN

Sabien LAHAYE-BATTHEU

Europees vierde spoorwegpakket

Zelfs zonder het vierde spoorwegpakket zou de herstructurering van de NMBS-Groep noodzakelijk zijn geweest omwille van wat Europa omschrijft als essentiële functies. Het echte debat gaat over de vraag of het spoorvervoer verder geliberaliseerd moet worden.

Spoorwegveiligheid

De staatssecretaris zal op Europees vlak de snelheidsbeperkingen bepleiten indien een bepaalde spoorwegmaatschappij geen efficiënt remsysteem installeert.

D. STEMMING OVER HET ADVIES

Het advies over dit gedeelte van de uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2013 is gunstig met 10 tegen 5 stemmen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Christophe BASTIN

Sabien LAHAYE-BATTHEU