

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2011-2012



5-119COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mardi 7 février 2012

Séance de l'après-midi

Annales

Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Dinsdag 7 februari 2012

Namiddagvergadering

5-119COM

Gewone Zitting 2011-2012

Belgische Senaat

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire

Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le projet de déploiement du train pendulaire Bruxelles–Luxembourg–Strasbourg–Zurich» (n° 5-1797)	4
Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le remboursement d'Electrabel de sommes trop perçues auprès des clients disposant d'un compteur à budget» (n° 5-1763)	6
Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le fonctionnement nocturne inefficace des radars automatiques» (n° 5-1595)	7
Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la section Railinvest du site internet du Service public fédéral Mobilité» (n° 5-1614)	8
Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la mauvaise utilisation des nouveaux éthylomètres par la police» (n° 5-1631)	9

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het project van een kantelbaktrein tussen Brussel–Luxemburg–Straatsburg–Zurich» (nr. 5-1797)	4
Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de terugbetaling van Electrabel van te veel geïnde bedragen aan klanten met een budgetmeter» (nr. 5-1763)	6
Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het inefficiënt functioneren van flitscamera's bij nacht» (nr. 5-1595)	7
Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de sectie Railinvest van de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit» (nr. 5-1614)	8
Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verkeerde gebruik van de nieuwe alcoholtests door de politie» (nr. 5-1631)	9

Présidence de M. Ludo Sannen*(La séance est ouverte à 14 h 10.)***Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le projet de déploiement du train pendulaire Bruxelles–Luxembourg–Strasbourg–Zurich» (n° 5-1797)**

M. François Bellot (MR). – En 1988, la Commission européenne a tracé une première vague de corridors d'intérêt européen dans le transport ferroviaire.

Ainsi, les lignes Bruxelles-Paris, Bruxelles-Amsterdam, Bruxelles-Cologne et Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg ont été inscrites simultanément dans les corridors européens stratégiques.

Alors que les lignes TGV Bruxelles-Paris, Bruxelles-Amsterdam et Bruxelles-Cologne ont été projetées et aujourd'hui réalisées, le projet de modernisation et de diminution des temps de parcours entre les trois capitales européennes est resté en rade ; la situation sur cette ligne a même empiré depuis cette époque tant en termes de temps de parcours que d'incidents techniques du fait de la vétusté des installations.

Au moment où Infrabel a concrétisé son projet de modernisation entre Bruxelles et Arlon, consacrant ainsi 500 millions d'euros à un certain nombre de travaux de remise à niveau, d'une part, et de diminution de temps de parcours de l'ordre de 20 minutes, d'autre part, le projet de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg -Bâle-Zurich a été négocié entre les quatre compagnies de chemin de fer actives et concernées.

Infrabel a estimé le surcoût pour le passage de ces trains à une trentaine de millions d'euros ; ce montant n'est pas important au regard de l'investissement consenti pour moderniser la ligne.

Programmés au moment de la modernisation de ces lignes, ces travaux sont finalement relativement réduits par rapport aux enjeux.

Il semble que, du côté suisse, un changement de stratégie risque, pour différentes raisons, de compromettre la mise en service avant 2016 de ces trains pendulaires entre Bruxelles et Zurich.

Où en sont les négociations entre les quatre compagnies d'exploitation des trains qui seraient concernés par la mise en place du train pendulaire ? Quelle est la position d'Infrabel quant à la suspension éventuelle du projet d'adaptation des travaux en cours pour permettre le passage du train pendulaire ? Le secrétaire d'État envisage-t-il de négocier avec ses homologues des trois autres pays pour finaliser ce projet essentiel dans la liaison nord-sud tant pour Bruxelles que pour les trois capitales européennes ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement,

Voorzitter: de heer Ludo Sannen*(De vergadering wordt geopend om 14.10 uur.)***Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het project van een kantelbaktrein tussen Brussel–Luxemburg–Straatsburg–Zurich» (nr. 5-1797)**

De heer François Bellot (MR). – In 1988 tekende de Europese Commissie een eerste reeks Europese spoorcorridors.

De lijnen Brussel-Parijs, Brussel-Amsterdam, Brussel-Keulen en Brussel-Luxemburg-Straatsburg werden gelijktijdig opgenomen in de Europese strategische spoorcorridors.

De geplande TGV-lijnen Brussel-Parijs, Brussel-Amsterdam en Brussel-Keulen zijn nu gerealiseerd. Het moderniseringsplan en de verkorting van de reistijd tussen de drie Europese hoofdsteden zit evenwel op een dood spoor. De situatie op deze lijn is zelfs erger geworden, zowel wat reistijd betreft als de technische incidenten te wijten aan verouderde installaties.

Infrabel heeft het moderniseringsproject tussen Brussel en Aarlen geconcretiseerd en besteedt 500 miljoen euro aan een aantal verbeteringswerken voor een verkorting van de reistijd met 20 minuten en het project van de kantelbaktreinen op de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Bazel-Zurich, dat werd onderhandeld tussen de vier betrokken spoormaatschappijen.

Infrabel raamt de meerprijs voor de doorgang van deze treinen op ongeveer dertig miljoen euro; dat is verwaarloosbaar ten opzichte van de investeringen voor de modernisering van de lijn.

De werken, die gepland zijn op het ogenblik van de modernisering van deze lijnen, zijn ten opzichte van de inzet betrekkelijk beperkt.

Naar het schijnt dreigt, door een strategiewijziging aan Zwitserse kant, de indienstelling in 2016 van deze kantelbaktreinen tussen Brussel en Zurich in het gedrang te komen.

Hoe ver staan de onderhandelingen tussen de vier beheersmaatschappijen die betrokken zullen zijn bij de installatie van de kantelbaktrein?

Hoe staat Infrabel tegenover een eventuele opschorting van de aanpassingswerken voor de doorgang van de kantelbaktrein? Zal de staatssecretaris met zijn ambtgenoten van de drie partnerlanden onderhandelen om dit noodzakelijke project in de Noord-Zuidverbinding, zowel voor Brussel als voor de drie Europese hoofdsteden, te realiseren?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu,

à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.
– Le conseil d'administration des chemins de fer suisses, CFS, a effectivement décidé de ne pas acquérir de train pendulaire pour le développement de son trafic international. Les analyses techniques et financières des chemins de fer suisses ont montré que le matériel roulant le mieux adapté pour leur nouvelle flotte internationale était du matériel classique non pendulaire se déplaçant à une vitesse inférieure à 250 kilomètres/heure.

Compte tenu tant de la vitesse maximale du train que de l'absence de système pendulaire, l'appel d'offres prévu par les chemins de fer suisses ne sera pas utile pour la réalisation du projet Suisse-France-Luxembourg-Belgique.

Les partenaires des chemins de fer suisses dans ce projet, à savoir la SNCB, la SNCF et les chemins de fer luxembourgeois, ont été informés à l'automne 2011 de la décision du conseil d'administration des chemins de fer suisses. La SNCB en a à son tour informé son conseil d'administration.

Les chemins de fer suisses ont confirmé à leurs partenaires leur intérêt à poursuivre les discussions avec eux afin d'améliorer les dessertes entre la Suisse, le Luxembourg et la Belgique. Des mesures alternatives ont été envisagées par les partenaires. Le projet de développement de la ligne entre Bruxelles et la Suisse n'est pas pour autant bloqué ; il avance, indépendamment des décisions prises par les chemins de fer suisses pour leur propre compte.

Infrabel va examiner l'impact de ces éléments neufs et se concertera avec la SNCB. Elle maintiendra l'attitude positive qui a été la sienne tout au long de ce dossier en organisant des chantiers de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg de façon à permettre aux partenaires internationaux de prendre une décision sur le projet relatif à la technologie des trains pendulaires. Elle veille toutefois à éviter tout retard dans l'exécution des autres travaux prévus par le projet EuroCapRail.

On procédera à un examen approfondi du planning prévisionnel des chantiers des appels d'offres nécessaire à leur adjudication afin de définir les marges temporelles qui pourraient être dégagées.

Infrabel n'envisage pas d'engager les travaux nécessaires à la circulation des trains pendulaires sans un engagement de la part d'un ou de plusieurs utilisateurs futurs de la ligne. Une solution de financement devra être trouvée dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025.

M. François Bellot (MR). – J'avais déjà connaissance d'une partie de la réponse du secrétaire d'État. Selon les chemins de fer luxembourgeois et les chemins de fer français, il est actuellement difficile de faire circuler des trains classiques sur les LGV du TGV-Est. La Suisse a choisi de faire passer des trains classiques sur les LGV, ce qui ne semble pas possible en France vu le développement technique actuel de la ligne à grande vitesse.

Serait-il possible d'obtenir des renseignements sur la projection des temps de parcours entre Zurich, Bâle, Strasbourg et Bruxelles, et de faire une comparaison avec le projet de train pendulaire ? Ce dernier peut en effet rouler à 250 kilomètres/heure sur les LGV, et, à ma connaissance un

Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *De raad van bestuur van de Zwitserse spoorwegmaatschappij, de CFS, heeft beslist geen kantelrein aan te schaffen voor de ontwikkeling van het internationaal verkeer. De technische en financiële analyses van de Zwitserse spoorwegen hebben aangetoond dat het klassieke rollend materieel met een snelheid lager dan 250 kilometer per uur het best is aangepast aan de nieuwe internationale vloot.*

Gezien de maximale snelheid van de trein en de afwezigheid van een kantelbaksysteem, zal de aanbesteding van de Zwitserse spoorwegen van geen nut zijn voor het project Zwitserland-Frankrijk-Luxemburg-België.

De partners van de Zwitserse spoorwegen in het project, namelijk de NMBS, de SNCF en de Luxemburgse spoorwegmaatschappij werden in de herfst van 2011 ingelicht over de beslissing van de raad van bestuur van de Zwitserse spoorwegmaatschappij. De NMBS heeft op haar beurt de raad van bestuur op de hoogte gebracht.

De Zwitserse spoorwegen hebben hun partners bevestigd dat ze de besprekingen voortzetten, teneinde de verbindingen tussen Zwitserland, Luxemburg en België te verbeteren. De partners hebben alternatieve maatregelen overwogen. Het ontwikkelingsplan voor de lijn tussen Brussel en Zwitserland is niet geblokkeerd, het wordt voortgezet, onafhankelijk van de beslissingen van de Zwitserse spoorwegen.

Infrabel zal de impact van deze nieuwe elementen onderzoeken en overleg plegen met de NMBS. Ze zal een positieve houding blijven aannemen en de moderniseringswerken op de as Brussel-Luxemburg uitvoeren, zodat de internationale partners een beslissing kunnen nemen in het technologisch plan van de kantelbaktreinen. Ze zal in elk geval vermijden dat de andere werken voor EuroCapRail vertraging oplopen.

Er zal een grondige studie gemaakt worden van de planning van de werven en de aanbestedingen.

Infrabel zal geen werken uitvoeren die nodig zijn voor het verkeer van kantelreinen zonder een engagement van één of meerdere toekomstige gebruikers van de lijn. Voor de financiering moet een oplossing gevonden worden in het kader van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025.

De heer François Bellot (MR). – *Ik had al kennis van een deel van het antwoord van de staatssecretaris. Volgens de Luxemburgse en Franse spoorwegen is het momenteel moeilijk om gewone treinstellen op de hogesnelheidslijnen van de TGV-Oost te laten rijden. Zwitserland heeft geopteerd om gewone treinen op de HST-sporen te laten rijden. Dat blijkt, gezien de huidige technologische ontwikkeling van de hogesnelheidslijn, niet mogelijk in Frankrijk,*

Zou het mogelijk zijn inlichtingen te krijgen over de te verwachten reisduur tussen Zurich, Bazel, Straatsburg en Brussel, en een vergelijking te maken met het project van de kantelrein? Die kan tegen 250 kilometer per uur rijden op de hogesnelheidslijn en naar mijn weten kan een gewone trein

train classique ne peut pas dépasser les 180 kilomètres/heure. Il y aura donc un impact sur le temps de parcours, qui sera réduit en Belgique mais important entre Zurich et Bruxelles.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – Des trains IC circulent déjà sur les lignes LGV, notamment le train Liège-Bruxelles, celui que je connais le mieux.

Il ne me revient pas de choisir pour les chemins de fer suisses. Je suppose qu'ils prennent leurs décisions en connaissance de cause. Les partenaires SNCB ont toujours essayé d'avoir l'approche la plus intelligente possible. En tous cas, nous ne fermons aucune porte.

M. François Bellot (MR). – Je suis principalement intéressé par la ligne Bruxelles-Strasbourg et la ligne entre les trois capitales européennes. Si les Suisses confirment leur choix, les Français, les Luxembourgeois et les Belges pourraient en faire un autre.

Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le remboursement d'Electrabel de sommes trop perçues auprès des clients disposant d'un compteur à budget» (n° 5-1763)

Mme Fabienne Winckel (PS). – Lorsqu'un client ne parvient pas à payer ses factures intermédiaires auprès d'Electrabel, il est souvent invité à passer au système de compteur à budget tout en apurant sa dette via un étalement des paiements.

Cependant, les factures intermédiaires ne sont pas toujours conformes à la consommation réelle du client et une fois la facture annuelle de régularisation établie, le fournisseur est parfois finalement débiteur.

Les clients concernés sont avertis par courrier des sommes qui devraient leur être remboursées sans pour autant qu'Electrabel effectue ce paiement. En effet, la procédure établie pour le remboursement ne serait pas automatisée pour les clients passés à un mode de paiement à budget.

Il semble que le client doive savoir, sans information aucune, qu'il doit introduire une demande auprès d'Electrabel afin d'obtenir des documents à compléter et à renvoyer pour que le remboursement ait finalement lieu.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous ces informations ? Dans l'affirmative, pourquoi Electrabel ne joint-il pas immédiatement au courrier attestant du remboursement, le formulaire que le client doit renvoyer ? Lorsque Electrabel ne rembourse pas immédiatement les sommes indûment perçues, le client peut-il réclamer des intérêts de retard ? Les autres fournisseurs d'énergie utilisent-ils la même procédure ? Quelles dispositions seront-elles prises afin d'améliorer la procédure de remboursement ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.

niet sneller dan 180 kilometer per uur. Er zal dus een impact zijn op de reistijd, die zal lager zijn in België, maar hoger tussen Zurich en Brussel.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – De IC-treinen rijden al op de hogesnelheidslijnen, meer bepaald de trein Luik-Brussel, die ik het beste ken.

Ik kan niet voor de Zwitserse spoorwegen kiezen. Ik denk dat ze hun beslissingen zullen nemen met kennis van zaken. De NMBS-partners hebben altijd geprobeerd de meest verstandige aanpak te kiezen. In elk geval sluiten we geen enkele deur.

De heer François Bellot (MR). – Ik ben hoofdzakelijk geïnteresseerd in de lijn Brussel-Straatsburg en de lijn tussen de drie Europese hoofdsteden. Als de Zwitsers hun keuze bevestigen, kunnen de Fransen, de Luxemburgers en de Belgen een andere keuze maken.

Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de terugbetaling van Electrabel van te veel geïnde bedragen aan klanten met een budgetmeter» (nr. 5-1763)

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – Als een klant zijn tussentijdse facturen van Electrabel niet kan betalen, wordt vaak een budgetmeter geplaatst en wordt zijn schuld via een spreiding van betaling aangezuiverd.

De tussentijdse facturen zijn evenwel niet altijd in overeenstemming met het werkelijke verbruik van de klant. Bij de eindafrekening is de leverancier soms de schuldenaar.

De betrokken klanten worden per brief ingelicht over de bedragen die hen moeten worden terugbetaald. Electrabel betaalt die bedragen niet spontaan terug omdat de terugbetalingsprocedure niet geautomatiseerd zou zijn voor de klanten met een afbetalingsplan.

Naar het schijnt moet de klant, zonder enige informatie, weten dat hij bij Electrabel een aanvraag moet indienen om de invulformulieren voor de terugbetaling te ontvangen.

Mijnheer de staatssecretaris, bevestigt u deze informatie? Zo ja, waarom stuurt Electrabel het formulier dat de klant moet terugsturen niet onmiddellijk, samen met de bevestiging van terugbetaling? Kan de klant achterstallige intresten vragen wanneer Electrabel de te veel geïnde bedragen niet onmiddellijk terugbetaalt? Volgen de andere energieleveranciers dezelfde procedure? Welke maatregelen zullen worden genomen om de terugbetalingsprocedure te verbeteren?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Het gaat

– Plutôt que la question énergétique, le problème que vous évoquez concerne la protection du consommateur, basée sur la loi du 6 avril 2010 relative aux pratiques du commerce et à la protection du consommateur. Je vous renvoie donc au ministre Vande Lanotte, compétent en la matière, puisque le remboursement d'un trop-perçu relève d'une relation entre fournisseur et client, et donc de la protection du consommateur.

Par ailleurs, la possibilité pour le fournisseur d'installer des compteurs à budget à la suite de défauts de paiement est une compétence régionale. Le système a été mis en place en Flandre et en Wallonie, alors que Bruxelles a adopté un système de limitation de puissance.

Mme Fabienne Winckel (PS). – J'avais en effet un doute quant au ministre compétent en la matière. Ce problème concerne à mon sens les deux compétences : tant celle de l'énergie que celle de la protection des consommateurs. Il serait intéressant que votre collègue chargé de la protection du consommateur et vous-même puissiez vous pencher ensemble sur la question.

La question se pose pour les ménages plus fragilisés et disposant d'un compteur à budget, mais aussi pour d'autres ménages qui ont trop payé et ne savent pas comment se faire rembourser le trop-payé ou demander des intérêts de retard.

Le problème reste entier ; j'interrogerai le ministre M. Vande Lanotte à cet égard.

Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le fonctionnement nocturne inefficace des radars automatiques» (n° 5-1595)

M. Huub Broers (N-VA). – *Un rapport de police de 2010 publié le 22 novembre 2011 dans La Dernière Heure indique que les radars automatiques ne peuvent pas lire correctement les plaques d'immatriculation des véhicules en infraction la nuit. Les tests ont été effectués avec des modèles utilisés notamment par notre police.*

Ces tests montrent que les radars automatiques ne sont efficaces que lorsqu'ils sont placés à proximité d'un poteau d'éclairage ou d'une autre source de lumière. Les appareils installés sur des ponts fonctionnent donc de manière excellente.

Les résultats précisent également que les plaques d'immatriculation avec des lettres noires sur fond jaune sont les plus lisibles pour les radars. Bien que l'on sache cela depuis longtemps, le gouvernement a néanmoins opté le 9 juillet 2010 pour une combinaison rouge rubis sur fond blanc pour les nouvelles plaques d'immatriculation au format européen.

Les résultats présentés dans ce rapport correspondent-ils à la réalité ?

Si tel est le cas, les services concernés tiennent-ils compte des résultats de ces tests lors de l'installation de nos radars ? La possibilité d'acheter de nouveaux modèles qui fonctionnent

hier niet om een energieprobleem, maar wel om de bescherming van de consument, gebaseerd op de wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming. Ik verwijs u naar de bevoegde minister, de heer Vande Lanotte, want de terugbetaling van te veel geïnde bedragen heeft betrekking op een leverancier-klantrelatie. Het gaat dus om de bescherming van de consument.

De mogelijkheid voor de leverancier om bij wanbetaling budgetmeters te installeren is overigens een gewestelijke bevoegdheid. Het systeem werd opgezet in Vlaanderen en in Wallonië. In Brussel is er een systeem van beperkt vermogen.

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *Ik was niet zeker welke minister bevoegd was voor de materie. Volgens mij gaat het om de beide bevoegdheden, energie en consumentenbescherming. Het zou interessant zijn als uw collega die bevoegd is voor de consumentenbescherming en uzelf zich samen over het probleem zouden buigen.*

Het gaat om kwetsbare gezinnen met een budgetmeter, maar ook om andere gezinnen die te veel hebben betaald en niet weten hoe ze het te veel betaalde bedrag of de achterstallige intresten kunnen terugkrijgen.

Ik zal minister Vande Lanotte hierover ondervragen.

Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het inefficiënt functioneren van flitscamera's bij nacht» (nr. 5-1595)

De heer Huub Broers (N-VA). – *Uit een politierapport van 2010 dat op 22 november 2011 verschenen is in La Dernière Heure, blijkt dat flitscamera's 's nachts de nummerplaten van voertuigen die in overtreding zijn niet correct kunnen lezen. De testen werden uitgevoerd met modellen die onder andere door onze politie worden gebruikt.*

Uit die tests blijkt dat de flitscamera's slechts efficiënt zijn als ze in de buurt van een verlichtingspaal of een andere lichtbron staan. Camera's die boven een viaduct opgesteld staan, werken dan weer uitstekend.

Uit de resultaten blijkt ook dat gele nummerplaten met zwarte letters het best leesbaar zijn voor flitscamera's. Hoewel we dit uiteraard al langer weten, koos de regering op 9 juli 2010 toch voor robijnrood/wit als kleurencombinatie voor de nieuwe nummerplaten naar Europese standaard.

Stroken de resultaten die in dit rapport worden geponereerd met de werkelijkheid?

Indien dat zo is, houden de betrokken diensten dan rekening met de resultaten van deze tests bij de opstelling van onze flitscamera's?

Is de mogelijkheid onderzocht om andere modellen aan te schaffen die 's nachts wel perfect functioneren?

parfaitement la nuit est-elle envisagée ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *L'homologation de radars est effectuée par le service Métrologie du SPF Économie et relève de la compétence du ministre Vande Lanotte.*

L'utilisation des radars par la police relève de la compétence de la ministre de l'Intérieur. Dans le cadre de l'introduction des nouvelles plaques d'immatriculation, des tests concernant la taille des caractères, les combinaisons de lettres et les symboles utilisés ont effectivement été réalisés. À l'occasion de ces tests, la police a mis ses radars à disposition.

Ce rapport n'a cependant jamais été publié à ma connaissance.

Il s'avère que les problèmes en question se sont manifestés avec un seul appareil utilisé durant le test. Les causes de ces problèmes peuvent être multiples – mauvaise manipulation, appareil défectueux, mauvaise installation, etc. – et n'ont pas été examinées.

La majorité des radars mis à disposition a cependant fonctionné correctement durant le test.

M. Huub Broers (N-VA). – *Il est naturellement positif que la majorité fonctionne correctement. Je n'ai peut-être pas eu de chance.*

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la section Railinvest du site internet du Service public fédéral Mobilité» (n° 5-1614)

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Monsieur le secrétaire d'État, je me réfère à une demande d'explications que j'ai posée à votre prédécesseur dans cette commission le 8 juin 2011.*

À l'époque, il m'a répondu que la suppression du site internet www.mobilit.fgov.be/railinvest était due à une pénurie de personnel. Quelques collaborateurs sont manifestement partis au cours de cette période, c'est pourquoi la mise à jour correcte des fiches publiées sur les investissements ferroviaires ne pouvait plus être garantie. Comme le secrétaire d'État avait remarqué à juste titre, les informations sur les projets ferroviaires devaient être justes et complètes pour ne pas susciter d'inquiétude.

À ma grande satisfaction, le secrétaire d'État indiquait également que le SPF Mobilité et Transport analysait à ce moment-là de quelle façon ce projet pouvait à nouveau être lancé.

Nous sommes aujourd'hui six mois plus tard et, entre-temps, j'espérais pouvoir déjà voir un résultat de cette analyse. Les informations justes et correctes sur les investissements ferroviaires restent en ce moment inexistantes et m'empêchent de suivre sérieusement ces dossiers.

Pouvez-vous me donner un état d'avancement du projet ? L'analyse annoncée a-t-elle été entièrement réalisée par le

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mo Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *De homologatie van radartoestellen wordt verricht door de FOD Economie, dienst Metrologie en behoort tot de bevoegdheid van minister Vande Lanotte.*

Het gebruik van de radartoestellen door de politie valt onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. In het kader van de invoering van de nieuwe kentekenplaat werden inderdaad tests uitgevoerd met betrekking tot de lettergrootte, lettercombinaties en gebruikte symbolen, waarbij de politie haar radartoestellen heeft ingezet.

Dit rapport werd volgens mijn informatie echter nooit gepubliceerd.

Het blijkt dat met één toestel dat tijdens de test gebruikt werd de nodige problemen gerezen zijn. De reden van deze problemen werd niet onderzocht. Ze kunnen verschillende oorzaken hebben, zoals verkeerde manipulatie, een defect toestel, een verkeerde opstelling en dergelijke.

Het overgrote deel van de ingezette radars werkte evenwel correct werkte tijdens de test.

De heer Huub Broers (N-VA). – *Het is uiteraard gunstig dat het overgrote deel wel goed werkt. Ik heb misschien pech gehad.*

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de sectie Railinvest van de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit» (nr. 5-1614)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Mijnheer de staatssecretaris, ik refereer aan een vraag om uitleg die ik op 8 juni 2011 in die deze commissie gesteld heb aan uw voorganger.*

Hij heeft mij toen geantwoord dat het niet meer online zijn van de webstek www.mobilit.fgov.be/railinvest te wijten was aan personeelsgebrek. Blijkbaar vertrokken enkele medewerkers in die periode, waardoor de correcte actualisering van de gepubliceerde fiches over de spoorweginvesteringen niet meer kon worden gewaarborgd. Zoals de staatssecretaris toen terecht opmerkte, moet de informatie over spoorwegprojecten juist en volledig zijn om geen ongerustheid te wekken.

De staatssecretaris meldde toen tot mijn grote tevredenheid ook dat de FOD Mobiliteit en Vervoer op dat moment analyseerde op welke manier dit project opnieuw kon worden gelanceerd.

We zijn nu een half jaar verder en ik hoopte ondertussen al een resultaat van deze analyse te mogen zien. De juiste en correcte informatie over spoorweginvesteringen blijft op dit moment achterwege en verhindert mij deze dossiers op een gedegen manier te volgen.

Kunt u mij een stand van zaken geven over dit project? Werd

SPF Mobilité et Transport ? Dans l'affirmative, quel était le résultat ? Quelles initiatives concrètes ont-elles déjà été prises ? Quand les informations justes et correctes sur les investissements ferroviaires vont-elles enfin de nouveau être publiées ? Quelle est entre-temps l'alternative pour prendre connaissance de ces données ? Il s'agissait en effet de fiches très pratiques d'une page mais elles ne sont malheureusement plus disponibles.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.
– *Le départ de certains collaborateurs du service concerné a mené à l'époque à la fermeture du site internet des investissements ferroviaires car une actualisation correcte ponctuelle et de qualité des fiches ne pouvait pas être garantie. Le site internet n'a en effet toujours pas été relancé.*

Entre-temps, le manque de personnel a été résolu et le service ICT a été chargé d'automatiser l'application utilisée pour créer les fiches. Beaucoup de travail a été réalisé et depuis peu, les données du groupe SNCB peuvent être introduites automatiquement dans l'application, ce qui est beaucoup plus pratique pour les collaborateurs chargés de l'analyse des dossiers.

Certaines modifications dans la structure et dans l'ensemble des programmes d'investissement au niveau du groupe SNCB, surtout en raison de la nouvelle application SAP, nécessitent une révision totale ou partielle des fiches, qui fera l'objet d'un rapport.

L'objectif du service est de rendre les fiches à nouveau disponibles pour la fin juin 2012. Ces nouvelles fiches rendront compte de l'exécution des investissements ferroviaires jusqu'à mai 2011 inclus. Le but est également d'actualiser ces fiches deux fois par an. Les personnes chargées de cette tâche savent qu'elles seront immédiatement auditées par une sénatrice.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Je suis ravie d'entendre que le secrétaire d'État a accru l'efficacité. J'ai moi-même déjà réalisé des implémentations du logiciel SAP ; je sais donc ce que cela représente. Je vais patienter jusqu'au mois de juillet avant de revenir.*

Demande d'explications de M. Huub Broers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la mauvaise utilisation des nouveaux éthylomètres par la police» (n° 5-1631)

M. Huub Broers (N-VA). – *Le nouvel appareil « renifleur » permettant à notre police de déterminer la présence de vapeurs d'alcool dans l'habitacle d'une voiture, serait souvent mal utilisé, selon différentes sources.*

Ces appareils doivent permettre d'exécuter plus rapidement les contrôles d'alcoolémie et de mesurer si un conducteur a trop bu ou non. Il semblerait toutefois que la police fasse souffler les conducteurs dans l'appareil, ce qui n'est pas le

de aangekondigde analyse door de FOD Mobiliteit en Vervoer volledig uitgevoerd? Zo ja, wat was het resultaat hiervan? Welke concrete initiatieven werden al genomen? Wanneer zal de juiste en correcte informatie over spoorweginvesteringen eindelijk weer kenbaar worden gemaakt? Wat is ondertussen het alternatief om aan deze gegevens te geraken? Het waren immers zeer handige fiches van één blad, maar ze zijn jammer genoeg niet meer beschikbaar.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.
– *Het vertrek van enkele medewerkers bij de betrokken dienst was indertijd de aanleiding om de website spoorweginvesteringen offline te zetten, omdat er geen correcte, tijdige, kwaliteitsvolle actualisering van de webfiches kon worden gegarandeerd. De website is inderdaad nog niet opnieuw gelanceerd.*

Intussen is het personeelsgebrek opgelost en is er contact opgenomen met de dienst ICT om de toepassing die gebruikt wordt om de webfiches te creëren, te automatiseren. Er is hard aan gewerkt en sinds kort kunnen de gegevens die door de NMBS-groep aangereikt worden, automatisch ingelezen worden in de toepassing, wat veel efficiënter is voor de medewerkers die betrokken zijn bij de analyse van de dossiers.

Een aantal veranderingen in de structuur en de scope van de investeringsprogramma's op het niveau van de NMBS-groep vereisen, vooral wegens de nieuwe SAP-toepassing, een volledige of gedeeltelijke herziening van de fiches waarover gerapporteerd zal worden.

De dienst heeft de bedoeling de webfiches opnieuw beschikbaar te stellen tegen eind juni 2012. Deze eerste nieuwe lichte fiches zal rapporteren over de uitvoering van de spoorweginvesteringen tot en met eind 2011. Het is ook de betrachting deze fiches tweemaal per jaar te actualiseren. De mensen die dat doen, weten dat ze onmiddellijk zullen worden doorgelicht door een senator.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Het verheugt mij te horen dat de staatssecretaris de efficiëntie heeft verhoogd. Ik heb in een vorig leven zelf al SAP-implementaties gedaan, dus ik weet wat dat voorstelt. Ik zal geduldig wachten tot juli en dan terugkomen.*

Vraag om uitleg van de heer Huub Broers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verkeerde gebruik van de nieuwe alcoholtests door de politie» (nr. 5-1631)

De heer Huub Broers (N-VA). – *Het nieuwe 'snuffeltoestel' waarmee onze politie de aanwezigheid van alcohol in de lucht in een wagen vaststelt, zou volgens verschillende berichten vaak foutief worden gebruikt.*

Deze toestellen zijn aangeschaft om de alcoholcontroles sneller te kunnen uitvoeren. Het meet in de lucht of de gecontroleerde bestuurder al dan niet te veel gedronken heeft. De politie zou de mensen echter in het toestel laten blazen en

but, l'appareil n'étant pas un éthylomètre.

Le procureur général Claude Michaux avait mis en garde contre cette possibilité, estimant que l'appareil ne pouvait être utilisé pour constater une imprégnation alcoolique.

En d'autres termes, l'appareil ne peut servir qu'à constater la possibilité d'une imprégnation alcoolique mais un alcootest est ensuite encore nécessaire pour obtenir confirmation.

Quel est exactement le problème ? Nos agents ne sont-ils pas suffisamment informés de l'utilisation correcte de ce nouvel appareil ?

Quelles démarches entreprendrez-vous, monsieur le secrétaire d'État, pour remédier à ce problème ?

Ces appareils ne peuvent déterminer une éventuelle imprégnation alcoolique que de manière approximative.

L'utilisation de ces appareils représente-t-elle effectivement un gain de temps, puisqu'une confirmation par le biais d'un véritable alcootest est toujours nécessaire ?

Ne craignez-vous pas que cet appareil permette à des conducteurs qui ne sont que « légèrement intoxiqués » de passer au travers des mailles du filet ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *Je suis au courant du problème de l'utilisation à tort par la police des appareils renifleurs comme alcootest. Entre-temps, la police ayant reçu des directives claires et précises, elle sait comment elle doit utiliser l'appareil. Je pars du principe que les appareils sont effectivement utilisés de manière adéquate, à savoir pour détecter la présence d'alcool dans l'habitacle du véhicule, sans que le conducteur doive souffler dans l'appareil.*

L'utilité de ces appareils est incontestable étant donné qu'ils permettent davantage de contrôles effectifs sur une plus courte période. L'appareil est en effet très rapide et efficace. Les services de police perdent de ce fait moins de temps et ils peuvent soumettre davantage de conducteurs à un alcootest. La suppression des appareils n'est pas envisagée.

Avec cet appareil, les conducteurs sous influence, auront davantage de chance de subir un alcootest. Si l'on détecte la moindre présence d'alcool dans l'habitacle du véhicule, le conducteur devra souffler dans un alcootest homologué, même s'il s'avère par la suite que l'alcool détecté provenait de l'haleine d'un passager. Les agents de police ne devront plus uniquement poursuivre leurs investigations sur la base de certains signes d'intoxication alcoolique ou d'une haleine manifestement chargée d'alcool mais ils ont à leur disposition un instrument détectant effectivement cette haleine alcoolisée.

M. Huub Broers (N-VA). – *La réponse du secrétaire d'État me rassure. Je me suis toutefois demandé, ces derniers jours, si les contrôles pouvaient se dérouler normalement par ce temps de gel. Mais là, ni le secrétaire d'État ni la police ne peuvent y changer quoi que ce soit.*

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement,

dat is niet de bedoeling aangezien het toestel geen ademtest is.

Procureur-generaal Claude Michaux had eerder al gewaarschuwd voor dit probleem: 'Het toestel kan niet worden beschouwd als een toestel dat de mogelijkheid biedt om alcoholopname vast te stellen'.

Met andere woorden, het toestel kan slechts dienen om de mogelijkheid van een alcoholopname vast te stellen, maar er is vervolgens nog een ademtest nodig om uitsluitel te geven.

Waar ligt precies het probleem? Zijn onze agenten onvoldoende ingelicht over het correcte gebruik van dit nieuwe toestel?

Welke stappen gaat u ondernemen om dit probleem te verhelpen?

Deze toestellen kunnen slechts bij benadering een eventuele alcoholopname vaststellen.

Betekent het gebruik van deze toestellen wel effectief een tijdswinst? Er is namelijk altijd uitsluitel nodig via een echte ademtest.

Vreest u niet dat chauffeurs die slechts 'licht geïntoxiceerd' zijn met dit toestel toch door de mazen van het net kunnen glippen?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Het probleem dat de zogenaamde snuffeltoestellen door de politie verkeerdelijk als een soort van ademtesttoestel zouden zijn gebruikt, is mij welbekend. Inmiddels heeft de politie duidelijke en ondubbelzinnige richtlijnen gekregen, zodat zij weten hoe ze het toestel correct moeten gebruiken. Ik ga er dan ook van uit dat de toestellen effectief op de juiste manier worden gebruikt, namelijk om te detecteren of er zich niet te veel alcohol in de lucht van het voertuig bevindt, zonder dat de bestuurder in het toestel dient te blazen.

Het nut van deze toestellen is ontegensprekelijk, aangezien ze meer effectieve alcoholcontroles mogelijk maken op kortere tijd. Het toestel is immers zeer snel en zeer doeltreffend. De politiediensten verliezen hierdoor minder tijd en ze kunnen meer bestuurders aan een alcoholcontrole onderwerpen. Het afschaffen van de toestellen is niet aan de orde. We mogen het kind immers niet met het badwater weggooien.

Bestuurders die onder invloed zijn, lopen met dit toestel net meer in plaats van minder kans om te moeten blazen. Als er enige alcohol in de lucht van het voertuig wordt gedetecteerd, zal de bestuurder in een gehomologeerd ademtesttoestel moeten blazen, ook al blijkt achteraf dat deze alcohollicht niet van hem, maar van een passagier afkomstig is. Politieagenten zullen niet uitsluitend meer moeten voortgaan op bepaalde tekenen van alcoholintoxicatie of op een waarneembare alcohollicht, maar hebben daarenboven een instrument tot hun beschikking dat deze alcohollicht ook effectief opspoort.

De heer Huub Broers (N-VA). – Ik ben enigszins gerustgesteld met het antwoord van de staatssecretaris. Een vraag die de laatste dagen bij me opkwam, is of de controles bij dit vriesweer wel normaal kunnen doorgaan. Maar daar kan de staatssecretaris noch de politie uiteraard iets aan doen.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor

à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.
– J'ai appris, tant par la presse que par mes services, que le froid pouvait effectivement jouer un rôle. L'alcootest normal n'est pas aussi fiable quand il gèle.

(La séance est levée à 14 h 35.)

Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.
– Ik heb zowel via de pers als via mijn diensten vernomen dat de kou inderdaad een rol kan spelen. De normale alcoholtest is geen gebruiksvriendelijk toestel en zeker niet wanneer het vriest. Dan is de test inderdaad minder betrouwbaar.

(De vergadering wordt gesloten om 14.35 uur.)