

**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2011-2012**



**5-131COM**

**Commission des Finances et des  
Affaires économiques**

**Mardi 6 mars 2012**

**Séance de l'après-midi**

**Annales**

**Handelingen**

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

**Dinsdag 6 maart 2012**

**Namiddagvergadering**

**5-131COM**

**Belgische Senaat**  
**Gewone Zitting 2011-2012**

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](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://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](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

**Sommaire**

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le paiement des amendes dans le cadre des mouvements aériens autour de Zaventem» (n° 5-1695).....	4
Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le développement des véhicules électriques» (n° 5-1584).....	6
Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les résultats de l'Environmental Performance Index 2010» (n° 5-1588) .....	8
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'exécution de l'accord aéroportuaire» (n° 5-1696).....	10
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la campagne macabre de l'Institut belge pour la sécurité routière» (n° 5-1703) .....	13
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'utilisation des feux de brouillard dans les embouteillages» (n° 5-1704) .....	17
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la part de l'État dans le coût élevé des énergies» (n° 5-1713).....	18

**Inhoudsopgave**

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de betaling van boetes in het kader van de vliegbewegingen rond Zaventem» (nr. 5-1695) .....	4
Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de ontwikkeling van elektrische wagens» (nr. 5-1584) .....	6
Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de resultaten van de Environmental Performance Index 2010» (nr. 5-1588) .....	8
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de uitvoering van het luchthavenakkoord» (nr. 5-1696).....	10
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de macabere campagne van het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid» (nr. 5-1703).....	13
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het gebruik van mistlichten in files» (nr. 5-1704).....	17
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het aandeel van de overheid in de hoge energiekosten» (nr. 5-1713).....	18

**Présidence de M. Ludo Sannen***(La séance est ouverte à 14 h 20.)***Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le paiement des amendes dans le cadre des mouvements aériens autour de Zaventem» (n° 5-1695)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Depuis de nombreuses années déjà, les nuisances sonores causées par les avions aux abords de l'aéroport de Zaventem sont à l'origine de sérieux problèmes de santé et de société. L'aéroport de Zaventem est situé à un très mauvais endroit, au nord-est d'une grande ville, au cœur d'une agglomération urbaine. Avec 80% de vents du sud-ouest, on ne pouvait imaginer plus mauvais emplacement.*

*Cette situation a pour corollaire le problème des normes de bruit bruxelloises, impossibles à respecter, en vertu desquelles le gouvernement bruxellois vient de décider de percevoir des amendes chaque fois qu'elles seraient dépassées. Le gouvernement bruxellois hypothèque ainsi gravement les conditions de vie de la périphérie flamande, densément peuplée, ainsi que l'avenir économique de notre aéroport national.*

*Je signale qu'il existe deux normes dans la Région de Bruxelles-Capitale et que certains habitants sont fort exposés aux désagréments du trafic aérien alors que d'autres en sont préservés.*

*Cette hypothèque arrive au plus fort de la crise économique et financière des dix dernières années, au moment même où les autorités prennent la décision politique d'accorder à la Région de Bruxelles-Capitale une importante dotation annuelle supplémentaire.*

*Ce procédé est indéfendable. Il est donc essentiel que les normes de bruit bruxelloises soient remplacées par des accords environnementaux entre les régions dont le souci principal sera de traiter tous les citoyens de la même manière. C'est, à mes yeux, le seul critère à utiliser.*

*Le secrétaire d'État sait-il que la Région de Bruxelles-Capitale inflige à nouveau des amendes ?*

*De quels montants s'agit-il et quelles sont les compagnies lésées ou avantagées ? Que font le secrétaire d'État et le gouvernement pour parvenir à un compromis avec le gouvernement bruxellois ? Comment se fait-il que les normes de bruit créent, au sein de la Région bruxelloise, une inégalité entre les personnes que ces normes protègent et les personnes qui en sont victimes ? Le secrétaire d'État a-t-il attiré l'attention du gouvernement sur cette inégalité ? Avec quel résultat ?*

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

**Voorzitter: de heer Ludo Sannen***(De vergadering wordt geopend om 14.20 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de betaling van boetes in het kader van de vliegbewegingen rond Zaventem» (nr. 5-1695)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Al vele jaren vormt de geluidshinder van de vliegtuigen rond de luchthaven van Zaventem een ernstig gezondheidsprobleem en veroorzaakt die ook ingrijpende samenlevingsproblemen. De luchthaven van Zaventem blijkt op de slechtst denkbare plaats gevestigd, ten noordoosten van een grote stad, te midden van een stedelijke agglomeratie. Met voor tachtig procent zuidwestenwinden is er geen slechtere plaats denkbaar. Dat vind je nergens anders in Europa.

Daaraan gekoppeld ontwikkelde zich de problematiek van de Brusselse geluidsnormen. Die vormen de basis waarop de Brusselse regering recent besliste opnieuw boetes te innen telkens wanneer de onhaalbare geluidsnormen worden overschreden. Daarmee legt de Brusselse regering een zware hypotheek, niet alleen op de leefbaarheid van de vitale en dichtbevolkte Vlaamse Rand maar ook op de economische toekomst van de nationale luchthaven.

Ik wijs er tussen haakjes op dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest twee normen bestaan, met als gevolg dat sommigen zwaar lijden onder het vliegverkeer en andere er bijna geen hinder van hebben.

Die hypotheek komt op een moment dat we de diepste economische en financiële crisis van de laatste decennia doormaken, en bovendien op het moment dat de overheden de politieke beslissing nemen om aan het Brussels Gewest een bijkomende grote jaarlijkse dotatie toe te kennen.

Die gang van zaken valt niet te verdedigen. Het is dan ook van het grootste belang dat de Brusselse geluidsnormen dringend worden vervangen door milieufspraken tussen de gewesten, waarbij een gelijke behandeling van alle burgers centraal staat. Dat is in mijn ogen het enige te hanteren criterium.

Weet de staatssecretaris dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opnieuw boetes oplegt?

Zo ja, over welke bedragen gaat het en welke maatschappijen zijn daarvan het slachtoffer of de begunstigde? Wat ondernemen de staatssecretaris en de regering om met de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot een vergelijk te komen? Hoe valt te verklaren dat er door de geluidsnormen een ongelijkheid ontstaat binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tussen mensen die worden beschermd door de geluidsnormen en anderen die net daardoor het slachtoffer worden van zware concentraties en discriminaties? Heeft de staatssecretaris die onrechtvaardigheid aangekaart binnen de regering? Zo ja, met welk resultaat?

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor**

*à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – Concernant les sanctions infligées en cas de non-respect des normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale, je vous renvoie à la région compétente. Je ne dispose d'ailleurs pas de chiffres à ce sujet.*

*Conformément aux principes institutionnels belges relatifs à la répartition des compétences, je n'ai pas le droit de m'immiscer dans l'exécution de dispositions de nature régionale. De plus, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé, dans son arrêt du 8 septembre 2011, que « par conséquent, une réglementation nationale en matière d'environnement, qui impose des limites maximales de nuisance sonore mesurée au sol, à respecter lors du survol de territoires situés à proximité de l'aéroport, ne constitue pas, en tant que telle, une 'restriction d'exploitation' au sens de cette disposition, à moins que, en raison des contextes économique, technique et juridique pertinents, elle puisse avoir les mêmes effets qu'une interdiction d'accès audit aéroport. » Il est donc souhaitable de réaliser, comme le suggère M. Anciaux, une harmonisation des normes.*

*Mon souci est de veiller à une application maximale des décisions du Conseil des ministres afin de parvenir à une répartition équilibrée des nuisances causées par l'aéroport de Bruxelles-National.*

*Les contours de bruit qui figurent dans le dernier rapport annuel concernant les contours de bruit de l'aéroport de Bruxelles-National montrent clairement qu'il n'existe aucun déséquilibre en ce qui concerne les nuisances sonores. Il n'y a donc pas de discrimination entre les Bruxellois. C'est également ce que confirme l'évolution de la superficie et du nombre d'habitants par zone de bruit.*

*Tous les indicateurs de nuisances, c'est-à-dire le nombre de dB(A) exprimant la nuisance sonore le jour, le soir et la nuit, font apparaître une diminution significative depuis 2005. Il va de soi que ces données ne font pas de distinction entre une personne habitant au nord ou au sud, à l'est ou à l'ouest de l'aéroport et a fortiori au nord-ouest. En outre, depuis 2000, le nombre d'habitants à l'intérieur des contours de bruit le jour, le soir et la nuit a diminué de près de 60% de 2000 à 2010.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *J'ose croire que si le secrétaire d'État n'est pas au courant des nouvelles amendes infligées par la Région de Bruxelles-Capitale, c'est qu'il n'y a pas de nouvelles amendes.*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.** – *Il y a même des régions qui construisent à côté d'aéroports sans demander l'avis de l'État fédéral. Ce que dit M. Anciaux est le bon sens même mais cela ne veut pas dire que la Région bruxelloise me tient au courant des amendes qu'elle inflige.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Pour autant que je sache, la Région flamande ne construit pas. Les avis de la Direction générale Transport aérien sont importants. Belgocontrol est aussi une institution importante. Il n'est pas question de ce*

Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Voor de vragen in verband met de sancties voor het niet-naleven van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwijs ik naar het gewest dat daarvoor bevoegd is. Ik beschik overigens niet over cijfergegevens in verband met de boetes die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan luchtvaartmaatschappijen heeft opgelegd.

Conform de Belgische institutionele beginselen inzake de bevoegdheidsverdeling, heb ik niet het recht mij op welke wijze dan ook te mengen in de uitvoering van bepalingen van gewestelijke aard. Anderzijds heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie in zijn arrest van 8 september 2011 bevestigd: '... een nationale milieuregeling die grenswaarden stelt voor geluidsoverlast, gemeten aan de grond, die tijdens vluchten boven gebieden die dicht bij de luchthaven liggen, moeten worden gerespecteerd, vormt bijgevolg als zodanig geen "exploitatiebeperking" in de zin van deze bepaling, tenzij ze vanwege de relevante economische, technische en juridische omstandigheden dezelfde werking kan hebben als een toegangsverbod tot de luchthaven'. Daarom is het inderdaad wenselijk, zoals de heer Anciaux suggereert, om een harmonisering van de geluidsnormen door te voeren.

Mijn bezorgdheid is om te waken over de zo volledig mogelijke toepassing van de beslissingen van de Ministerraad om te komen tot een evenwichtige verdeling van de overlast veroorzaakt door de luchthaven Brussel-Nationaal.

De geluidsomtrekken opgenomen in het laatste jaarverslag over de omtreklijn van het geluid van de luchthaven Brussel-Nationaal geven duidelijk aan dat er geen wanverhouding bestaat inzake hinder. Er bestaat dus geen discriminatie tussen Brusselaars. Dat blijkt ook uit de evolutie van de oppervlakte en het aantal inwoners per geluidszone.

Alle indicatoren van overlast, te weten het aantal dB(A) voor de weergave van de geluidshinder overdag, 's avonds en 's nachts, tonen een significante daling sinds 2005. Het spreekt vanzelf dat deze cijfergegevens geen onderscheid maken tussen een inwoner wonende ten noorden of ten zuiden, oosten of westen van de luchthaven, laat staan ten noordwesten ervan. Bovendien is sinds 2000 het aantal inwoners binnen de samengetelde geluidsomtrekken overdag, 's avonds en 's nachts gedaald van 164 059 in 2000 naar 66 709 in 2010, ofwel een daling van bijna 60%.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik ga ervan uit dat als de staatssecretaris niet op de hoogte is van nieuwe boetes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, er ook geen nieuwe boetes zijn opgelegd.

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – Er zijn zelfs gewesten die naast luchthavens bouwen zonder advies te vragen aan de federale Staat. Wat de heer Anciaux zegt, is natuurlijk common sense maar het betekent niet dat het effectief zo gebeurt en dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mij ervan op de hoogte brengt als er boetes zijn opgelegd.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik ben het daarmee eens, maar voor zover ik weet, bouwt het Vlaams Gewest niet. Er is zelfs geen begin van bouwen. De adviezen van het Directoraat-Generaal voor de Luchtvaart vind ik belangrijk.

dossier.

*Ce qui me préoccupe, c'est le dossier des amendes infligées dernièrement à une compagnie aérienne et dont le secrétaire d'État, responsable de la navigation aérienne, ne semble pas être informé. J'ose croire qu'il aurait été mis au courant par l'aéroport. Il est rassurant d'apprendre que les amendes n'ont pas encore été infligées. Le secrétaire d'État pourrait se renseigner de manière informelle.*

*Je ne suis pas d'avis que les normes actuelles ne constituent pas une restriction d'exploitation ni qu'il n'existe pas de déséquilibre entre les Bruxellois. À Haren, Molenbeek, Neder-Over-Heembeek ou Schaerbeek, les habitants auront une opinion bien différente de celle des habitants du sud de Bruxelles. Même la partie orientale de la Région de Bruxelles-Capitale subit moins de nuisances.*

*Il y a bien des déséquilibres. En revanche, les vols de nuit causent moins de nuisance que par le passé.*

*Bref, j'espère que le secrétaire d'État n'autorisera pas une augmentation des nuisances mais je crains de devoir revenir sur le dossier. Le secrétaire d'État n'a eu aujourd'hui qu'un avant-goût de ce qui l'attend.*

### **Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le développement des véhicules électriques» (n° 5-1584)**

**Mme Dominique Tilmans (MR).** – La révolution automobile est en marche. Les fabricants s'intéressent à de nouveaux prototypes de véhicules et se penchent sur de nouvelles matières premières. Cependant, la mise sur le marché de nouveaux modèles prend du temps.

Les véhicules électriques se développent, malgré des freins tels que la rareté du lithium composant les systèmes de batterie, la recharge électrique, la production d'électricité, l'adaptation de réseaux électriques et la disponibilité des points de recharge. Quoi qu'il en soit, le marché de demain sera aussi électrique.

La Flandre a annoncé l'installation de plus de 200 points de recharge pour les véhicules électriques.

Comparativement, le reste de la Belgique semble être à la traîne. En tout cas, la Belgique dans son ensemble ne ferait pas preuve de beaucoup d'initiative en la matière. La FEB rappelle ainsi notamment que la France prévoit pas moins de 100 000 véhicules électriques pour 2015 et le Portugal, 25 000 points de chargement.

Je voudrais dès lors savoir si le projet visant à assurer qu'il y ait suffisamment de points de chargement sur l'intégralité du territoire belge a été défini. Dans le même ordre d'idées, monsieur le ministre, existe-t-il un modèle pour l'ensemble du territoire européen ?

Belgocontrol is eveneens een belangrijke instelling. Het gaat voor mij dus niet over dat dossier.

Mij gaat het over het dossier waarbij de staatssecretaris als verantwoordelijke voor het luchtverkeer niet op de hoogte zou zijn dat een luchtvaartmaatschappij onlangs al boetes heeft gekregen. Ik ga ervan uit dat hij op de hoogte zou zijn gebracht door de luchthaven. Het is evenwel een geruststelling te vernemen dat er voorlopig nog geen boetes zijn. Als de staatssecretaris echt niet op de hoogte is, zou hij wel formeel inlichtingen kunnen inwinnen.

Ik ben het er niet mee eens dat de huidige normen niet tot een vorm van exploitatiebeperking aanleiding geven. Ik ben het er helemaal niet mee eens dat er geen wanverhouding bestaat tussen de Brusselaars onderling. In Haren, Molenbeek, Neder-Over-Heembeek of Schaarbeek zullen de mensen wel wat anders vertellen dan in het zuidelijke deel van Brussel. Zelfs de oostkant van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft veel minder hinder.

Er zijn dus wel degelijk wanverhoudingen. De nachtvluchten daarentegen veroorzaken minder lawaaihinder dan vroeger.

Kortom ik hoop dat de staatssecretaris geen toename van de hinder zal toestaan, maar vrees dat ik nog op het dossier zal moeten terugkomen. Vandaag kreeg de staatssecretaris alleen maar een voorsmaakje.

### **Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de ontwikkeling van elektrische wagens» (nr. 5-1584)**

**Mevrouw Dominique Tilmans (MR).** – *Er is een ommekeer in de autosector. Producenten hebben belangstelling voor nieuwe prototypes van voertuigen en bestuderen nieuwe grondstoffen, maar het op de markt brengen van nieuwe modellen vraagt tijd.*

*Hoewel er problemen zijn wegens de zeldzaamheid van lithium voor de accu's, het opladen van de accu's, de elektriciteitsproductie, de aanpassing van elektriciteitsnetwerken en de beschikbaarheid van laadpunten, worden er elektrische wagens ontwikkeld. De markt van de toekomst zal hoe dan ook elektrisch zijn.*

*Vlaanderen heeft de installatie van meer dan 200 laadpunten voor elektrische voertuigen aangekondigd.*

*In vergelijking daarmee blijft de rest van België achter. België neemt in het algemeen weinig initiatieven op dat vlak. Het VBO merkt op dat Frankrijk verwacht dat er tegen 2015 100 000 elektrische voertuigen zullen zijn en dat Portugal 25 000 laadpunten heeft gepland.*

*Ik wens te vernemen of het plan om op het hele Belgisch grondgebied voldoende laadpunten te installeren, vastligt. Bestaat er een model voor het hele Europese grondgebied?*

*Zijn er contacten gelegd met de elektriciteitsproducenten en elektriciteitsverdelers met het oog op het aanmoedigen van het gebruik van elektrische wagens? Hoever staat het*

Des contacts avec le secteur des producteurs et distributeurs d'électricité en vue de favoriser l'utilisation des véhicules électriques ont-ils été pris ? Où en sont-ils ? Quels en sont les résultats ?

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – Le développement des voitures électriques est pour moi une priorité de la législation.

Ainsi, j'ai demandé à la DG Énergie de continuer le travail entrepris par mon prédécesseur afin de rédiger un masterplan. Un *Steering Group* a été créé pour le déploiement des véhicules électriques et des *plug-in* hybrides en Belgique. Afin d'y parvenir, mon administration a travaillé en collaboration avec les différentes fédérations belges (Federauto, Febiac...) et les *stakeholders* ayant des intérêts dans cette matière.

Le masterplan aborde les trois éléments suivants : l'énumération des opportunités, c'est-à-dire l'étude des possibilités pour notre pays d'introduire de manière accélérée des véhicules électriques ; l'analyse des barrières à surmonter en Belgique ; l'élaboration de différents scénarios dans lesquels des objectifs précis peuvent être étudiés.

La problématique des points de chargement a bien entendu été évoquée.

La rédaction du masterplan vient d'être clôturée. On peut se féliciter qu'une grande partie des *stakeholders* soutiennent ce masterplan.

Des mesures concrètes et une feuille de route seront présentées dans le courant de l'année 2012 pour mettre en œuvre le masterplan qui a fait l'objet d'un consensus global.

Une coordination avec les Régions est à ce titre impérative, en particulier sur la problématique des points de chargement, qui relève principalement de leur compétence. Si l'on veut faire avancer ce masterplan dans la bonne direction, un contact avec les Régions est fondamental.

Je vous informe que les ministres européens de l'Industrie et de la Recherche se sont réunis à Bruxelles les 25 et 26 mai 2011 et ont réservé un bon accueil à la stratégie européenne en faveur des véhicules propres présentée par la Commission européenne en avril 2011. Les ministres ont souligné l'importance de mettre au point des interfaces compatibles entre les véhicules électriques et l'infrastructure de recharge afin de s'assurer que les véhicules électriques puissent être rechargés sur tout le territoire de l'Union européenne. Cette norme harmonisée pourrait être définie en 2012. Par contre, aucun modèle européen pour le déploiement de l'infrastructure de recharge n'est prévu pour l'instant, cette compétence étant réservée aux États.

Donc, les normes et l'harmonisation relèvent du niveau européen, mais l'infrastructure et son déploiement sont laissés aux États, pour autant que la compatibilité existe sur le plan européen.

Dans le cadre de la réalisation du masterplan, des contacts ont été pris avec le secteur des producteurs et distributeurs d'électricité qui ont également activement contribué au *Steering Group*. Nous continuerons bien entendu à travailler en étroite collaboration avec eux.

*overleg? Wat zijn de resultaten?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *De ontwikkeling van elektrische wagens is voor mij een prioriteit.*

*Ik heb de Algemene Directie Energie gevraagd het werk van mijn voorganger voort te zetten en een masterplan op te stellen. Er werd een Steering Group opgericht voor de ontwikkeling van elektrische en plug-in hybridewagens in België. Mijn administratie heeft daartoe samengewerkt met verschillende Belgische federaties (Federauto, Febiac, ...) en de stakeholders uit de sector.*

*Het masterplan omvat drie elementen: de opsomming van de opportuniteiten, namelijk een haalbaarheidsstudie voor ons land om elektrische voertuigen versneld in te voeren; nagaan wat de hinderpalen zijn in België; verschillende scenario's uitwerken waarin precieze doelstellingen kunnen worden onderzocht.*

*Het probleem van de laadpunten werd uiteraard aangehaald.*

*Het masterplan is opgesteld. We zijn blij dat een groot deel van de stakeholders het masterplan steunen.*

*Voor de uitwerking van het masterplan, waarover een algemene consensus bestaat, zullen in de loop van 2012 concrete maatregelen en een tijdsplan worden voorgesteld.*

*Coördinatie met de gewesten is noodzakelijk, vooral voor wat het probleem van de laadpunten betreft. Die vallen onder de bevoegdheid van de gewesten. Contact met de gewesten is essentieel om het masterplan in de goede richting te doen evolueren.*

*De Europese ministers van Industrie en Onderzoek hebben op 25 en 26 mei 2011 in Brussel vergaderd. De Europese strategie voor propere voertuigen die in april 2011 door de Europese Commissie werd voorgesteld, werd er positief onthaald. De ministers wezen op het belang van het uitwerken van een compatibele technologie zodat elektrische voertuigen over het hele Europese grondgebied van de laadinfrastructuur gebruik kunnen maken. Deze harmoniseringsnorm kan in 2012 worden opgesteld. Momenteel is er geen enkel Europees model voor de ontwikkeling van de laadinfrastructuur, want dat is de bevoegdheid van de staten.*

*De normen en de harmonisering vallen onder de bevoegdheid van Europa, maar de infrastructuur en de ontwikkeling ervan ressorteren onder de staten, voor zover er op Europees niveau overeenstemming is.*

*In het kader van de uitwerking van het masterplan werden contacten gelegd met de producenten en verdelers van elektriciteit, die eveneens een actieve bijdrage hebben geleverd aan de Steering Group. We zullen uiteraard nauw met hen blijven samenwerken.*

**Mme Dominique Tilmans (MR).** – Les choses évoluent, mais un peu trop lentement, malheureusement, car il est évident que bon nombre de personnes ont acquis ou pensent acquérir un véhicule électrique. Le masterplan serait mis en place en 2012, mais quand précisément ?

Ensuite, monsieur le secrétaire d'État, vous dites que les normes pourraient être définies en 2012 sur le plan européen. Il est certes difficile d'aboutir à un accord à ce niveau mais cela signifie que la mise en application de ces normes risque de prendre encore quelques années. Je trouve regrettable qu'à côté des constructeurs automobiles qui avancent, l'infrastructure soit si lourde à mettre en place.

**M. Melchior Wathelet,** secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – Tout le monde semble d'accord sur le fait que ce secteur constitue une gigantesque opportunité. Les choses devraient donc progresser sur le terrain. Dans le cadre du masterplan, on essaie d'avancer le plus vite possible.

Je partage le sentiment d'urgence que vous évoquez, mais il ne faudrait pas que les choses se fassent au détriment d'un véritable mécanisme harmonisé. Maintenir une certaine pression peut être utile pour éviter de prendre trop de temps, mais il convient de bien mesurer le timing. Je table sur 2012 pour le masterplan. Je sais que si je ne consulte pas les Régions, il pourra être prêt plus vite, mais il perdra en efficacité. Tout comme sur le plan européen, nous essayons d'avoir en Belgique la vision la plus globale possible.

Pour ce masterplan, tous les acteurs, que ce soit le secteur des fédérations automobiles ou le secteur de l'électricité, ont manifesté leur volonté d'aller de l'avant. Le politique doit à présent se montrer capable d'apporter des réponses le plus rapidement possible. Nous continuerons à transmettre ce message et je pourrai à présent affirmer que le parlement et le Sénat me poussent à aller dans cette direction.

**Mme Dominique Tilmans (MR).** – Je me permettrai de vous interroger à nouveau sur le sujet. Au vu du prix des carburants, il est clair que le consommateur sera également intéressé à disposer d'endroits où recharger sa voiture électrique, le cas échéant.

### **Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les résultats de l'Environmental Performance Index 2010» (n° 5-1588)**

**Mme Dominique Tilmans (MR).** – D'après une étude de l'organisation néerlandaise «Natuur & Milieu», le Benelux se caractérise par la plus forte émission moyenne d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) au km<sup>2</sup> en Europe. Cette étude se base sur l'*Environmental Performance Index* (EPI) 2010 de l'université Yale.

Il apparaît également que la Belgique pourrait ne pas atteindre les normes fixées par l'Union européenne en matière d'eaux de surface.

Par ailleurs, notre pays se situe en queue de peloton, juste

**Mevrouw Dominique Tilmans (MR).** – *De zaken evolueren, maar spijtig genoeg te traag. Heel wat burgers hebben een elektrisch voertuig aangeschaft of zijn het van plan. Het masterplan zal in 2012 worden uitgevoerd, maar wanneer precies?*

*Mijnheer de staatssecretaris, u zegt dat de Europese normen in 2012 kunnen worden vastgelegd, maar het is moeilijk een akkoord te bereiken. De toepassing van de normen zal dus nog enkele jaren duren. Ik betreur het dat de autoconstructeurs vooruitgang maken, maar dat de infrastructuur zo moeizaam op gang komt.*

**De heer Melchior Wathelet,** *staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.* – *Iedereen is het erover eens dat deze sector enorm veel mogelijkheden biedt. Het moet nu vooruitgaan op het terrein. Met het masterplan proberen we zo snel mogelijk vooruitgang te boeken.*

*Ik deel uw mening dat het snel moet gaan, maar het mag niet gebeuren ten koste van een echt geharmoniseerd systeem. Het kan nuttig zijn druk uit te oefenen om te vermijden dat het te lang duurt, maar men moet rekening houden met de timing. Ik ga ervan uit dat het masterplan in 2012 wordt goedgekeurd. Het kan sneller als ik de gewesten niet raadpleeg, maar dan zal het minder efficiënt zijn. We proberen in België, net zoals op Europees vlak, een zo ruim mogelijke visie te ontwikkelen.*

*Voor het masterplan hebben alle actoren, zowel de automobiefederaties als de elektriciteitssector, getoond dat ze vooruit willen gaan. Het beleid moet nu tonen dat het in staat is zo snel mogelijk een antwoord te bieden. We zullen die boodschap verder uitdragen en ik kan u nu al meedelen dat de Kamer en de Senaat me in die richting dwingen.*

**Mevrouw Dominique Tilmans (MR).** – *Ik zal u hierover later opnieuw een vraag stellen. De brandstofprijzen zijn zeer hoog en de consument zal willen weten waar hij eventueel zijn elektrische wagen kan opladen.*

### **Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de resultaten van de Environmental Performance Index 2010» (nr. 5-1588)**

**Mevrouw Dominique Tilmans (MR).** – *Volgens een studie van de Nederlandse organisatie 'Natuur & Milieu' kent de Benelux de hoogste gemiddelde uitstoot van stikstofoxides (NO<sub>x</sub>) per km<sup>2</sup> in Europa. De studie is gebaseerd op de Environmental Performance Index (EPI) 2010 van de universiteit van Yale.*

*Het blijkt ook dat België de EU-normen voor het oppervlaktewater niet zou halen.*

*Ons land hangt overigens aan de staart van het peloton, net voor Spanje, wat betreft het 'Natura 2000'-netwerk van*



avant l'Espagne, en ce qui concerne le réseau « Natura 2000 » de zones spéciales de conservation de la nature.

Enfin, la Belgique se retrouve 22<sup>ème</sup> au niveau européen en matière d'énergies renouvelables et occupe la 21<sup>ème</sup> place des émissions à effet de serre par habitant des pays européens pour 2009 – ma question sur la voiture électrique avait tout son sens !

Ces chiffres sont alarmants. Qu'en est-il des émissions de NO<sub>x</sub> ? Quelles mesures envisagez-vous pour permettre une diminution de ces émissions ? Une directive européenne fixe des plafonds d'émission pour certains polluants atmosphériques. Elle impose ainsi aux États membres de ne pas dépasser des plafonds ou des quantités maximales d'émissions de certains polluants, dont les oxydes d'azote et les composés organiques volatils. De plus, le site du SPF Santé publique indique : « Pour la Belgique, le respect de cette directive devrait entraîner, d'ici à 2010, une diminution de 50% des émissions d'oxydes d'azote... ». Cet objectif a-t-il été atteint ?

Hormis un site marin situé dans les eaux territoriales belges de la Mer du Nord, le réseau Natura 2000 est géré principalement par les Régions, tout comme les eaux de surface, ainsi que la politique des énergies renouvelables. Reste que ces piètres résultats laissent croire qu'une action plus forte en ces matières est nécessaire. Le fédéral dispose-t-il de moyens pour aider les Régions à mieux répondre aux différentes normes ou attentes ?

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – Les chiffres avancés sont en effet corrects.

Comme vous le dites, une grande partie de ces problématiques relève de la compétence des Régions.

Je peux cependant porter à votre connaissance que pour les émissions de NO<sub>x</sub> (oxydes d'azote), l'objectif de la directive, à savoir une réduction de 50% en 2010 par rapport à 1990, devrait vraisemblablement être atteint. En effet, pour 2009, nous en étions déjà à moins 47%.

Les mesures prises au niveau fédéral peuvent être retrouvées dans le rapport « Contribution fédérale à la lutte contre la pollution de l'air, 2009-2012 ». De plus, plusieurs arrêtés royaux pris en 2011 sont venus renforcer les normes à notre disposition afin de réduire les émissions en question.

Quant à la mise en place du réseau Natura 2000, je peux vous confirmer que pour ce qui est du ressort de l'autorité fédérale, c'est-à-dire les espaces marins sous juridiction de la Belgique, quelque 1 000 km<sup>2</sup> sont à ce jour désignés comme zone marine protégée. Cela représente environ le tiers de la surface des espaces marins belges. La Belgique satisfait entièrement aux exigences et critères européens en la matière.

Pour le détail des mesures de politique environnementale de conservation et de restauration de ces zones marines protégées, je vous invite à consulter mon collègue Johan Vande Lanotte, compétent pour ce volet de la politique maritime.

**Mme Dominique Tilmans (MR)**. – Vous dites que 47% de réduction auraient déjà été atteints en 2009 et que sans doute les 50% de l'objectif le seront en 2010.

*speciale beschermingszones voor natuurbehoud.*

*Inzake hernieuwbare energie ten slotte staat België op de 22e plaats in Europa en inzake de uitstoot van broeikasgassen per inwoner op de 21e plaats voor 2009 – mijn vraag over de elektrische wagen was dus wel degelijk zinvol.*

*Die cijfers zijn alarmerend. Hoever staat het met de NO<sub>x</sub>-uitstoot? Welke maatregelen overweegt u om de uitstoot te verminderen? Een Europese richtlijn bepaalt de maximaal toegelaten uitstoot voor bepaalde luchtvervuilende stoffen. Ze legt ook niet te overschrijden maximumwaarden of maximumhoeveelheden op voor bepaalde verontreinigende stoffen, waaronder stikstofoxiden en vluchtige organische componenten. Bovendien geeft de website van de FOD Volksgezondheid aan: 'Voor België betekent dit dat tegen 2010 de uitstoot van NO<sub>x</sub> moet worden gehalveerd ...' Is die doelstelling bereikt?*

*Behoudens een marien gebied in de Belgische territoriale wateren van de Noordzee wordt het Natura 2000-netwerk hoofdzakelijk beheerd door de gewesten, net als de oppervlaktewateren en het beleid inzake hernieuwbare energie. De magere resultaten nopen ons absoluut tot meer doorgedreven actie op dat vlak. Beschikt de federale overheid over middelen om de gewesten te helpen beter aan de verschillende normen en verwachtingen te beantwoorden?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – De aangehaalde cijfers kloppen.

*Zoals u zegt, behoort een groot deel van die problematiek tot de bevoegdheid van de gewesten.*

*Ik kan u echter meedelen dat voor de uitstoot van stikstofoxiden, NO<sub>x</sub>, de doelstelling van de richtlijn, namelijk de uitstoot tegen 2010 met 50% ten opzichte van 1990 verminderen, waarschijnlijk werd gehaald. In 2009 zaten we immers al aan een vermindering met 47%.*

*De maatregelen die op federaal niveau zijn genomen, kunt u terugvinden in het rapport 'Federale bijdrage tot de strijd tegen luchtvervuiling (2009-2012)'. Bovendien zijn de normen voor de vermindering van de uitstoot waarvan sprake in 2011 bij verschillende koninklijke besluiten verscherpt.*

*Voor de aanleg van het Natura 2000-netwerk kan ik bevestigen dat de federale overheid een marien beschermd gebied van ongeveer 1000 km<sup>2</sup> heeft afgebakend. Dat is goed voor ongeveer een derde van de oppervlakte van de Belgische mariene gebieden. België voldoet volledig aan de Europese vereisten en criteria ter zake.*

*Wenst u details over het beleid inzake behoud en herstel van de natuur in de mariene beschermde gebieden, dan nodig ik u uit daarover mijn collega Johan Vande Lanotte te raadplegen; hij is bevoegd voor dat deel van het maritieme beleid.*

**Mevrouw Dominique Tilmans (MR)**. – U beweert dat de uitstoot al in 2009 met 47% was verminderd en dat het doel van 50% in 2010 wellicht werd bereikt.

Ou bien l'étude de l'université Yale n'est pas exacte, ou alors la norme n'est pas bonne, puisque le Benelux se caractériserait par la plus forte émission moyenne d'oxydes d'azote...

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – Nous ne parlons pas de la même chose.

En effet, nos chiffres moyens sont mauvais, bien qu'ils puissent s'expliquer par plusieurs facteurs, notamment la densité de la population, très élevée au Benelux. Mais par ailleurs, l'évolution de ces chiffres est plutôt bonne en Belgique. Ce n'est pas contradictoire : il est plus facile à un « mauvais élève » de respecter les normes en termes de réductions.

Que la Belgique ait atteint l'objectif ne discrédite pas l'étude de l'Université Yale.

**Mme Dominique Tilmans (MR)**. – Je suis heureuse d'apprendre que nous respectons nos engagements ; cela reste insuffisant, puisque nous vivons dans une des zones les plus polluées d'Europe, et toutes les mesures devraient donc être mises en œuvre pour progresser dans cette voie.

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur « l'exécution de l'accord aéroportuaire » (n° 5-1696)**

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – Au cours de la dernière décennie, le gouvernement fédéral, dont j'ai fait partie, n'a pas su créer un cadre stable pour les procédures de vol, de manière à mettre tous les riverains sur un pied d'égalité indépendamment de leur région. C'est la raison principale pour laquelle les décisions du gouvernement ont été, les unes après les autres, contestées avec succès devant divers tribunaux, qui ont décrété une interdiction de concentration et de discrimination. L'initiative prise lors des récentes négociations sur l'accord de gouvernement, visant à exécuter les décisions du gouvernement de 2008 et 2010 est en principe positive. En effet, la note pour le Conseil des ministres du 25 février 2010 stipule explicitement que les procédures de vol doivent désormais être basées sur cinq principes louables :

- la sécurité du trafic aérien et donc l'obligation de toujours décoller contre le vent ;
- la capacité de l'aéroport ;
- éviter la concentration sur les zones densément peuplées ; j'attire l'attention sur le fait qu'il n'y a plus de couloir peu peuplé à l'ouest de l'aéroport et qu'il n'en reste qu'une petite partie à l'est ;
- l'obligation de suivre les routes les plus directes vers la destination pour des raisons économiques et écologiques évidentes ;
- la simplification des procédures de vol en choisissant les mêmes routes le jour et la nuit, la semaine et le week-end.

Ce dernier principe sert plutôt à remplacer la route Chabert

*Ofwel klopt de studie van de universiteit van Yale niet ofwel is de norm verkeerd, want de Benelux kent de hoogste gemiddelde uitstoot van stikstofoxides ...*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – We hebben het niet over hetzelfde.

*Onze cijfers zijn inderdaad slecht, al kunnen verschillende factoren dat verklaren, meer bepaald de zeer hoge bevolkingsdichtheid in de Benelux. In België evolueren die cijfers echter vrij gunstig. Dat is niet tegenstrijdig. Voor een slechte leerling op het vlak van uitstoot is het immers gemakkelijker om voortgang te boeken inzake reductie.*

*Dat België het doel gehaald heeft, doet geenszins afbreuk aan de studie van de universiteit van Yale.*

**Mevrouw Dominique Tilmans (MR)**. – Het verheugt me dat we onze verbintenissen nakomen. Toch volstaat dat niet, want we leven in een van de ergst vervuilde gebieden van Europa. Alle maatregelen dienen dus te worden genomen om inzake milieu vooruitgang te boeken.

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over « de uitvoering van het luchthavenakkoord » (nr. 5-1696)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – Het voorbije decennium is de federale regering, waarvan ik deel uitmaakte, er niet in geslaagd een stabiel kader voor de vliegprocedures te creëren zodat alle omwonenden, ongeacht het gewest waartoe ze behoren, op gelijke voet worden behandeld. Dat euvel vormt dan ook de voornaamste reden waarom de verschillende opeenvolgende regeringsbeslissingen met succes werden aangevochten voor diverse rechtbanken, die een verbod op concentratie en op discriminatie hebben uitgesproken. Dat bij de recente onderhandelingen over het regeerakkoord is besloten om de regeringsbeslissingen van 2008 en 2010 uit te voeren, kunnen wij in principe positief onthalen. De nota voor de Ministerraad van 25 februari 2010 stipuleert immers expliciet dat de vluchtprocedures voortaan op vijf lovenswaardige principes gebaseerd horen te zijn:

- de veiligheid van het vliegverkeer en dus de verplichting om steeds tegen de wind in op te stijgen;
- de capaciteit van de luchthaven;
- het vermijden van concentratie over dichtbewoonde gebieden; ik wijs erop dat er langs de westkant van de luchthaven geen dunbevolkte corridors meer zijn en dat langs de oostkant nog slechts een klein stuk overblijft;
- verplicht volgen van de kortste routes om rechtstreeks naar de bestemming te vliegen vanwege evidente economische en ecologische redenen;
- vereenvoudiging van de vliegprocedures door te kiezen voor dezelfde routes dag, nacht, week en weekend.

Dat laatste principe dient eerder om de Chabertroute te

*par la route du Canal et augmente en réalité la concentration au-dessus de Bruxelles, mais c'est un mal nécessaire.*

*De la manière dont l'accord est actuellement exécuté, les cinq principes ne sont malheureusement appliqués qu'aux procédures de vol au-dessus de Bruxelles et de l'Oostrand. Il existe différentes hauteurs et balises pour réaliser une dispersion maximale du virage à gauche lors des décollages de la piste 25 droite, mais aussi pour ceux de la piste 0220 et surtout de la piste 20 ;*

*Par contre, pour les procédures de vol au-dessus du Noorderand – virage à droite depuis la piste 25 droite – non seulement on garde les routes de déviation autour de Bruxelles vers le sud, le sud-ouest et l'ouest, mais on a aussi choisi des descriptions de route compliquées et sinueuses. Ces dernières augmentent l'effet de concentration sur le Noorderand, qui est très peuplé, purement et simplement pour éviter Bruxelles. Le gouvernement flamand, consulté sur la question dans le cadre de la loi sur la dispersion des vols, se rend parfaitement compte que l'on fait deux poids deux mesures et a formulé des propositions de route alternative pour modérer l'effet de concentration.*

*Le secrétaire d'État peut-il expliquer pourquoi les cinq principes qui ressortent des décisions du gouvernement n'ont toujours pas été appliqués, en tout cas pour les avions décollant avec un virage à droite depuis la piste 25 droite ?*

*Le secrétaire d'État reconnaît-il que pour l'instant les avions qui décollent doivent d'abord voler tout droit pour atteindre une haute altitude, pour ensuite appliquer les cinq principes et choisir des routes différentes et directes vers leur destination ? Selon moi, c'est la seule approche possible pour concrétiser l'accord de gouvernement.*

*Confirme-t-il que ces principes peuvent justement aider à éviter une concentration au-dessus d'une zone peuplée ?*

*Le secrétaire d'État peut-il me communiquer ce qui est entrepris pour mettre fin à la concentration et aux routes de dispersion actuelles ainsi qu'aux conséquences indésirables et insupportables qu'elles entraînent ? Est-il prêt à exécuter les propositions de route alternative du gouvernement flamand ?*

*Le secrétaire d'État est-il prêt à prévoir de nouveaux points de sortie pour les avions qui décollent depuis la piste 25 droite afin qu'une dispersion semblable à celle des avions qui décollent depuis la piste 20 puisse être réalisée ?*

*Cela est également important pour la sécurité. En effet, un avion qui ne vole pas assez haut est particulièrement vulnérable lors de manœuvres et cause énormément de nuisances sonores et de pollution atmosphérique près du sol.*

*Le secrétaire d'État est-il prêt à exécuter l'accord de gouvernement ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *J'ai l'intention d'exécuter les accords de gouvernement du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010, dans l'intérêt de tous les citoyens concernés. Les principes auxquels M. Anciaux fait référence sont appliqués par les décisions inscrites dans ces accords. J'en ai encore discuté hier avec Belgocontrol.*

vervangen door de kanaalroute en verhoogt dus eigenlijk de concentratie boven Brussel, maar dat nemen we er node bij.

Zoals men het akkoord nu uitvoert, worden de vijf principes spijtig genoeg uitsluitend toegepast op de vliegprocedures voor vluchten over Brussel en de oostrand. Er bestaan verschillende afdraaihoogtes en bakens om een maximale spreiding te bekomen op de bocht naar links van op baan 25R, maar ook voor vliegtuigen die opstijgen vanop baan 0220 en in ieder geval vanop baan 20;

Voor de vliegprocedures over de noordrand – bocht naar rechts van op baan 25R – daarentegen worden niet alleen de omleidingsroutes rond Brussel naar het zuiden, zuidwesten en westen behouden, maar wordt ook gekozen voor ingewikkelde en bochtige routeomschrijvingen. Die verhogen het concentratie-effect op de dichtbevolkte noordrand, louter en alleen om Brussel te ontwijken. De Vlaamse regering, hierover geconsulteerd in het kader van de vliegwet, is zich er terdege van bewust dat er met twee maten wordt gemeten en heeft voorstellen geformuleerd voor een alternatieve route om zo het concentratie-effect te temperen.

Kan de staatssecretaris verklaren waarom tot op heden de vijf principes uit de regeringsbeslissing nog steeds niet zijn toegepast, vooral niet voor de opstijgende vliegtuigen met bocht naar rechts vanaf baan 25R?

Beaamt de staatssecretaris dat momenteel opstijgende vliegtuigen eerst rechtdoor moeten vliegen teneinde een grote hoogte te bereiken, om daaropvolgend de vijf principes toe te passen en verschillende vliegroutes, rechtstreeks naar bestemming te kiezen? Mijns inziens kan alleen die benadering het regeerakkoord concreet gestalte geven.

Bevestigt hij dat juist door die principes een concentratie boven een dichtbewoond gebied kan worden vermeden?

Kan de staatssecretaris me meedelen wat nog wordt ondernomen om een einde te maken aan de huidige concentratie en de huidige omleidingsroutes en aan de ongewenste en ondraaglijke gevolgen ervan? Is hij bereid om de alternatieve routevoorstellen van de Vlaamse regering uit te voeren?

Is de staatssecretaris bereid om in nieuwe *exit points* te voorzien voor vliegtuigen die van baan 25R opstijgen zodat een soortgelijke spreiding kan worden bereikt als voor de routes van vliegtuigen die van baan 20 opstijgen?

Ook voor de veiligheid is dat van belang; een toestel dat nog niet hoog genoeg vliegt, is immers bijzonder kwetsbaar bij manoeuvres, en veroorzaakt bovendien heel wat lawaaihinder en luchtvervuiling dicht bij de grond.

Is de staatssecretaris bereid het regeerakkoord consequent uit te voeren?

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Het is mijn bedoeling de regeerakkoorden van 19 december 2008 en 26 februari 2010 uit te voeren, in het belang van alle betrokken burgers. De principes waar de heer Anciaux naar verwijst, worden toegepast via de beslissingen die in dit akkoord zijn ingeschreven. Gisteren heb ik hierover nog overlegd met Belgocontrol.*

*Les procédures actuelles à l'aéroport de Bruxelles-National découlent en partie des décisions du Conseil des ministres du 19 décembre 2008 et du 26 février 2010. La première décision définit notamment les procédures d'exploitation, c'est-à-dire l'usage préférentiel des pistes, l'utilisation de l'espace aérien et les routes de vol. La deuxième décision oblige à « limiter le plus possible la concentration des vols au-dessus des zones densément peuplées » et détermine les modifications à étudier en matière de décollage depuis la piste d'atterrissage 25 droite.*

*Pour pouvoir appliquer la modification qui fait passer la hauteur à laquelle un virage est pris lors d'un décollage depuis la piste d'atterrissage 25 droite de 1 700 à 2 200 pieds, mon prédécesseur a chargé Belgocontrol d'étudier toutes les initiatives potentielles et de les présenter.*

*J'ai effectivement connaissance de la demande du gouvernement flamand à laquelle M. Anciaux fait référence. Mon prédécesseur a demandé à Belgocontrol de mener une étude de faisabilité sur les propositions qu'elle contient. Le 21 janvier 2011, Belgocontrol a rendu un avis négatif en raison de conflits entre routes de départ. Belgocontrol a ensuite été chargé d'étudier toutes les alternatives possibles.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je retiens qu'il y a eu une discussion hier pour exécuter concrètement l'accord de gouvernement.*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.** – *Il y a eu une discussion hier et aussi les semaines précédentes. Il se trouve que j'étais hier à Belgocontrol pour observer la manière dont la sécurité aérienne y est assurée. D'autres réunions sont encore prévues cette semaine et les semaines suivantes.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Monsieur le ministre, mon parti fait maintenant partie du gouvernement, ce qui n'était pas le cas auparavant. Je ne sais pas dans quelle mesure il y a une concertation sur cette problématique au sein de la majorité, mais étant donné que je connais assez bien le dossier, cela m'intéresserait d'y être impliqué. Je connais bien Belgocontrol et je sais qu'ils peuvent faire beaucoup de choses à condition de leur demander plusieurs fois. Les dossiers qui reçoivent aujourd'hui un avis négatif en raison de la sécurité, peuvent parfois en appeler un positif par la suite. J'en ai moi-même fait l'expérience lorsque j'occupais votre poste, mais aussi ensuite lors des concertations intensives entre le gouvernement flamand et Belgocontrol. Il y a plusieurs possibilités pour réaliser différents points de sortie depuis la piste 25R. En soi, il pourrait y avoir un conflit entre les avions qui décollent et doivent faire une grande boucle autour de Bruxelles et ceux qui tournent directement à droite. Il y en a aussi qui vont tout droit. Un accompagnement individuel permet parfaitement cela de nuit. L'un des objectifs de l'accord de gouvernement est de prendre le trajet le plus direct vers la destination. Si on l'applique, les conflits disparaissent puisqu'il n'y a plus de croisement par les avions qui décollent de la piste 25 droite et prennent le virage à droite pour faire demi-tour et voler vers la gauche.*

*Si vous arrivez à résoudre ce problème, vous mériterez plus qu'une médaille. Je vous conseillerais de partir des principes*

De huidige procedures op de luchthaven Brussel- Nationaal vloeien deels voort uit de beslissingen van de Ministerraad van 19 december 2008 en 26 februari 2010. De eerste beslissing definieert met name de exploitatieprocedures, dit wil zeggen het preferentiële baangebruik en het gebruik van het luchtruim en de vliegroutes. De tweede beslissing verplicht dat 'de concentratie van vluchten boven dichtbevolkte zones zoveel mogelijk beperkt moet worden' en bepaalt de te bestuderen wijzigingen inzake het opstijgen vanop landingsbaan 25 rechts.

Om de wijziging van de hoogte waarop een bocht genomen wordt bij vertrek vanaf landingsbaan 25 rechts van 1700 naar 2200 voet te kunnen toepassen, heeft mijn voorganger Belgocontrol de opdracht gegeven alle mogelijke initiatieven te bestuderen en ze voor te leggen.

Ik heb inderdaad kennis van de vraag van de Vlaamse regering waar de heer Anciaux naar verwijst. Mijn voorganger heeft Belgocontrol gevraagd een haalbaarheidsstudie uit te voeren over de voorstellen die deze vraag bevat. Op 21 januari 2011 heeft Belgocontrol een negatief advies overgemaakt wegens conflicten tussen vertrekroutes. Belgocontrol werd bijgevolg belast met het onderzoek van alle mogelijke alternatieven.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik onthoud dat er gisteren overleg was voor de concrete uitvoering van het regeerakkoord.

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – Er was overleg gisteren en ook de weken voordien. Ik was gisteren toevallig bij Belgocontrol om te kijken hoe het daar in zijn werk gaat, hoe ze de luchtvaartveiligheid verzekeren. Er zijn nog verschillende vergaderingen gepland deze week en volgende weken.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Mijnheer de minister, in tegenstelling tot vroeger, maakt mijn partij nu deel uit van de regering. Ik weet niet in hoeverre er een meerderheidsoverleg is over deze problematiek. Daar ik het dossier vrij goed ken, zou het me interesseren hierbij betrokken te worden. Ook over de opmerking van Belgocontrol kan ik u een en ander vertellen. Bij Belgocontrol is veel mogelijk, maar het moet meer dan één keer worden gevraagd. Zaken die om veiligheidsredenen nu een negatief advies krijgen, kunnen morgen misschien positief geadviseerd worden. Er is nogal wat haalbaar. Ik heb het zelf ondervonden als uw voorganger, maar ook nadien toen er vanuit de Vlaamse regering intensief overleg was met Belgocontrol. Er zijn een aantal mogelijkheden om vanaf baan 25R verschillende exitpunten te realiseren. Op zich zou er een conflict kunnen zijn tussen de opstijgende vliegtuigen die de grote bocht rond Brussel moeten maken en andere toestellen die onmiddellijk naar rechts vliegen. Er zijn ook vliegtuigen die rechtdoor vliegen. Met individuele begeleiding is dat tijdens de nacht perfect mogelijk. Het rechtstreeks naar de bestemming vliegen, is één van de doelstellingen van het regeerakkoord. Als men dit toepast, is er geen conflict meer omdat er dan geen kruisende bewegingen meer zijn van vliegtuigen die opstijgen van baan 25R en de bocht naar rechts nemen om helemaal rond te draaien en naar links te vliegen.

Als u erin slaagt dit probleem op te lossen, verdient u meer

*de l'accord de gouvernement plutôt que d'aller à leur rencontre. Vous venez de les énumérer, sans toutefois reprendre le plus important, à savoir qu'il faut décoller le plus possible contre le vent. Je trouve cela inquiétant. Éviter de décoller vent arrière ou latéral garantit la sécurité et protège l'environnement. En effet, cela diminue fortement la consommation de kérosène, les rejets et les nuisances, sans compter que cela permet une dispersion naturelle. Exclure ce principe de base de l'accord gouvernemental ne serait pas correct. Encore une fois, je vous propose volontiers mes services.*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *Chacun sait que ce dossier est particulièrement sensible sur le plan politique et que l'on en discutera. Il n'existe pas de solution parfaite mais en tant que membre du gouvernement, je dois exécuter l'accord de gouvernement et je le fais. Telle est ma première mission. Hier, une réunion a encore eu lieu pour concrétiser cela dans le respect de l'accord de gouvernement. En tant que membre du gouvernement, je ne prendrai jamais de mesures sans en informer les autres ministres. Sans concertation avec les partis du gouvernement, il est possible que je sois rappelé à l'ordre, ce qui n'est agréable pour personne.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la campagne macabre de l'Institut belge pour la sécurité routière» (n° 5-1703)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Ma question date de fin novembre, lorsque l'IBSR a lancé une campagne via Facebook consistant en un faux article de journal qui mentionnait le décès d'une personne dans un accident de la route à la suite d'un comportement imprudent au volant. Des personnes « bien intentionnées » peuvent dès lors signaler à un proche sa conduite imprudente. L'exécution technique de cette application est d'une qualité telle que dans un cas bien déterminé, les proches d'une « victime » n'ont pas compris qu'il s'agissait d'un faux article et d'une campagne et, pendant quelque temps, ils ont cru que la personne en question était vraiment morte.*

*L'émoi suscité a poussé l'IBSR à adoucir quelque peu la campagne en insistant davantage sur les effets de la campagne et du faux article.*

*J'ai déjà posé des questions au prédécesseur du secrétaire d'État M. Wathelet sur l'approche de l'IBSR. Mon but n'est certainement pas de nuire à la grande priorité que représente la sécurité routière. Au contraire, la sécurité routière est un problème social de la plus haute importance qui cause beaucoup trop de malheur et de chagrin chez bon nombre de personnes. Les statistiques belges en matière de sécurité routière restent franchement mauvaises, surtout vis-à-vis de nos voisins. Ma question ne tend donc nullement à critiquer l'approche des problèmes de circulation qui sont nombreux,*

dan een medaille. Ik raad u aan uit te gaan van de principes van het regeerakkoord. Ga er niet tegenin. U gaf net een opsomming van de principes die in het regeerakkoord staan, maar het belangrijkste principe, namelijk zoveel mogelijk tegen de wind in opstijgen, neemt u er niet uit mee. Het beangstigt me dat u het niet als basisprincipe hebt vermeld. Het niet aanvaarden om met rugwind en zijwind op te stijgen is volledig in het voordeel van de veiligheid en het milieu. Er is immers veel minder kerosinegebruik, veel minder uitstoot, veel minder lawaai en bovendien kan een natuurlijke spreiding worden gerealiseerd. Dit hoofdprincipe van het regeerakkoord uitsluiten, zou niet correct zijn. Nogmaals, ik bied u graag mijn diensten aan.

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Iedereen weet dat dit dossier politiek bijzonder gevoelig ligt en dat erover zal worden gedebatteerd. Er bestaat geen perfecte oplossing, maar als lid van de regering moet ik het regeerakkoord uitvoeren en dat doe ik ook. Dat is mijn eerste opdracht. Er was gisteren toevallig nog een vergadering om dit te concretiseren met respect voor het regeerakkoord. Als lid van een regering zal ik nooit maatregelen nemen zonder de andere ministers hierover te informeren. Zonder overleg met de regeringspartijen bestaat de kans dat ik teruggefloten word, wat voor niemand aangenaam is.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de macabere campagne van het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid» (nr. 5-1703)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Mijn vraag dateert van eind november, toen het BIVV via Facebook een campagne lanceerde waarbij een nepkrantenartikel werd geconstrueerd waaruit moest blijken dat een persoon was overleden in een verkeersongeval, ten gevolge van roekeloos rijgedrag. Het is de bedoeling dat 'goedbedoelende' mensen daarmee iemand uit hun omgeving attent maken op zijn of haar te woest rijgedrag. De technische uitvoering van die applicatie blijkt van een hoge kwaliteit, dermate dat in één geval de onmiddellijke omgeving van een 'slachtoffer' niet inzag dat ze met een nepartikel en een campagne te maken had en voor een tijdje geloofde dat de betrokkene echt was overleden.*

*De commotie die daarop volgde, zette het BIVV ertoe aan de campagne enigszins te temperen door het campagne- en nepeffect sterker te accentueren.*

*Ik stelde de voorganger van staatssecretaris Wathelet reeds vragen over de aanpak van het BIVV. Daarmee wil ik zeker geen afbreuk doen aan de hoge prioriteit van de verkeersveiligheid. Integendeel, verkeersveiligheid is een ontzettend groot maatschappelijk probleem dat veel te veel ellende en verdriet veroorzaakt bij heel veel mensen. De Belgische statistieken inzake verkeersveiligheid blijven ronduit slecht, zeker in vergelijking met onze buurlanden. Mijn vraag beoogt dus expliciet geen kritiek op de aanpak van de vele, urgente en ondertussen spijtig genoeg ook*

*urgents et, malheureusement, tenaces. Par contre, je me pose des questions sur l'efficacité et sur l'impact de nombreuses campagnes.*

*Personne ne doute de la nécessité d'une grande prévention, mais de plus en plus de scientifiques montrent qu'il n'existe aucune preuve incontestable de ses effets positifs. C'est surtout une campagne de prévention qui aborde les problèmes d'une manière particulièrement négative qui suscite de nombreuses questions. Ainsi, on assiste à une disparition particulièrement rapide de l'effet escompté et ce sont surtout les jeunes qui semblent immunisés contre une telle approche destinée à les remplir de sentiments de culpabilité. Parfois, l'effet inverse se produit et on est confronté à un comportement machiste qui reproduit le comportement indésirable. De nombreux psychologues, pédagogues et éducateurs sociaux affirment clairement qu'on n'attrape pas des mouches avec du vinaigre... que des stratégies négatives, dissuasives et de condamnation ne fonctionnent pas. Je ne veux certainement pas briser une lance pour davantage de tolérance face à un comportement imprudent au volant, loin de là. L'unique approche efficace vers une conduite plus sûre va de pair avec une probabilité élevée d'être arrêté. Peut-être doit-on investir davantage sur ce plan ?*

*Que pense le secrétaire d'État de la campagne Facebook de l'IBSR ? Le secrétaire d'État comprend-il les vives critiques suscitées par cette campagne et trouve-t-il les adaptations réalisées suffisantes pour neutraliser ses effets indésirables ?*

*Que pense le secrétaire d'État des doutes émis par de nombreux scientifiques dans le domaine social et de la communication sur l'impact peu positif, voire négatif de telles campagnes ? Le secrétaire d'État estime-t-il aussi que, chez les jeunes surtout, le style accusateur, extrêmement moralisateur et, sur le fond, très négatif de ces campagnes ne fonctionne pas ; que la diabolisation persistante et tellement explicite d'un certain comportement indésirable entraîne chez certains jeunes précisément un effet inverse et les inspire à adopter un comportement asocial ou à s'identifier à des personnalités déviantes ?*

*Sur la base de quelle preuve scientifique l'IBSR choisit-il d'opter à chaque fois pour des styles de communication négatifs ? Le secrétaire d'État dispose-t-il de chiffres prouvant l'efficacité de telles campagnes et un lien de cause à effet souhaité et positif entre ce genre de campagnes et une conduite moins problématique ? Dans l'affirmative, je ne remettrai plus ces campagnes en question.*

*Le secrétaire d'État estime-t-il aussi que la meilleure manière de lutter prioritairement contre une conduite indésirable et illicite consiste en une politique répressive, en d'autres termes, en augmentant la probabilité d'être arrêté, et que la prévention essentiellement destinée aux enfants doit se dérouler dans un contexte positif ?*

*Dans l'ensemble, je crois beaucoup à la prévention mais je constate que les campagnes bien intentionnées de l'IBSR n'ont pas beaucoup d'effet, bien au contraire.*

*Peut-être doit-on réfléchir à une tout autre forme de communication. Le secrétaire d'État est-il prêt à interroger l'IBSR à ce sujet et à le pousser à se faire mieux conseiller pour ses campagnes, entre autres par des pédagogues, des*

hardnekkige verkeersproblemen. Ik stel me wel vragen bij de effectiviteit en de impact van vele campagnes.

Niemand twijfelt aan de noodzaak van een stevige preventie maar steeds meer wetenschappers wijzen erop dat er geen harde bewijzen zijn voor de positieve effecten ervan. In het bijzonder een preventiecampagne die op een bijzonder negatieve wijze de problemen benadert, wekt vele vragen op. Zo blijkt er een bijzonder snel uitdovingseffect, lijken vooral jonge mensen ondertussen immuun voor dat soort aanpak, waarin ze worden overladen met schuldgevoelens. Soms treedt er een averechts effect op en wordt er gekoketteerd met machogedrag, waarbij ongewenst gedrag wordt gekopieerd. Vele psychologen, pedagogen en agogen stellen duidelijk dat men geen vliegen vangt met azijn ..., dat negatieve, ontradende en veroordelende strategieën niet werken. Ik wil zeker geen lans breken voor meer tolerantie op het vlak van roekeloos rijgedrag, integendeel. Het enige bewezen effect op veiliger rijgedrag blijkt samen te hangen met een verhoogde pakkans. Misschien moet daarin meer worden geïnvesteerd?

Hoe apprecieert de staatssecretaris de Facebook campagne van het BIVV? Begrijpt de staatssecretaris de felle kritiek die de campagne oogste en vindt de staatssecretaris de doorgevoerde aanpassingen voldoende om de ongewenste effecten ervan te neutraliseren?

Hoe staat de staatssecretaris tegen de twijfels van vele sociale en communicatiewetenschappers over de weinig positieve tot zelfs negatieve impact van dergelijke campagnes? Beamt de staatssecretaris dat, in het bijzonder bij jonge mensen, de beschuldigende, uiterst moraliserende en ten gronde erg negatieve stijl van die campagnes niet werkt; dat het steeds opnieuw en zo expliciet demoniseren van bepaald ongewenst gedrag, voor sommige jongeren juist een averechts effect sorteert en ze inspireert tot asociaal gedrag of tot het zich identificeren met deviante voorbeeldfiguren?

Op basis van welk wetenschappelijk bewijsmateriaal kiest het BIVV ervoor om steeds opnieuw negatieve communicatiestijlen te kiezen? Beschikt de staatssecretaris over cijfermateriaal waaruit blijkt dat dit soort campagnes werkzaam zijn en dat er een gewenst en positief causaal verband is tussen dit soort campagnes en een minder problematisch verkeersgedrag? Zo ja, dan stel ik die campagnes niet langer in vraag.

Gaat de staatssecretaris ermee akkoord dat de prioritaire bestrijding van ongewenst en ongeoorloofd verkeersgedrag het best wordt aangepakt met een repressief beleid, met andere woorden door het verhogen van de pakkans en dat preventie die zich bij uitstek naar kinderen moet richten, in een positieve context moet verlopen?

Over het algemeen geloof ik sterk in preventie, maar ik stel vast dat de goedbedoelde campagnes van het BIVV niet veel effect sorteren, wel integendeel.

Misschien moet worden nagedacht over een heel andere vorm van communicatie. Is de staatssecretaris bereid daarover vragen te stellen aan het BIVV en het aan te sporen om zich voor zijn campagnes beter te laten adviseren, onder andere door pedagogen, agogen en psychologen en misschien niet alleen door communicatiedeskundigen?

De verkeersveiligheid stagneert. Dat is niet de schuld van de

*éducateurs sociaux et des psychologues et peut-être pas uniquement par des experts en communication ?*

*La sécurité routière stagne. Le secrétaire d'État n'en est pas responsable. D'ailleurs, il est en fonction depuis trop peu de temps. Ensemble, nous devons chercher une meilleure approche de l'insécurité sur les routes. Je doute de l'efficacité des campagnes actuelles de sécurité routière.*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *Outre la conduite sous l'influence d'alcool et de drogue, la conduite excessivement rapide et la fatigue, la pression sociale des personnes du même âge est un facteur qu'il ne faut pas sous-estimer dans les accidents du week-end où des jeunes sont impliqués. La pression sociale se manifeste surtout chez les jeunes hommes qui sont en voiture avec des amis. Ce groupe est en effet surreprésenté dans les statistiques qui recensent les tués sur les routes. Il représente 36% des accidents graves survenus durant le week-end alors qu'il ne constitue que 17% de la circulation. 85% des automobilistes entre 18 et 24 ans qui meurent ou sont blessés grièvement pendant les nuits de week-end sont des hommes.*

*Une raison de plus d'utiliser la pression sociale d'une manière plus directe bien connue chez les jeunes. L'application Facebook fait dès lors partie d'une large campagne contre les accidents du week-end qui a été lancée depuis début 2011 et dont les jeunes entre 18 et 24 ans constituent le groupe cible principal.*

*Chez les jeunes, signaler au conducteur qu'il ou elle n'est pas en état de conduire ou conduit dangereusement un réel tabou. Ainsi, il ressort de mesures d'attitudes que 37% des jeunes montent dans une voiture dont le conducteur est probablement sous l'influence d'alcool et/ou de drogue. L'IBSR a dès lors conçu l'application afin de permettre une pression sociale positive des passagers sur les jeunes conducteurs. L'objectif n'est pas de choquer les jeunes mais bien de les confronter à la dure réalité des accidents du week-end.*

*Afin d'écartier toute possibilité de confusion, l'IBSR a ajouté un avertissement à l'application mentionnant qu'il s'agit d'un article fictif. La mise en pages a d'ailleurs été adaptée à plusieurs reprises déjà avant le lancement et testée de manière exhaustive dans des groupes techniques. Il est ressorti de l'enquête que la mise en pages du faux article de journal différait clairement de celle d'un journal ou d'un site authentiques.*

*Les jeunes sont très sensibles à la pression sociale des jeunes de leur âge. Un message d'un ami sur Facebook a un impact plus important que celui de l'école, d'un parent ou des autorités. Le panel du test a d'ailleurs estimé n'avoir aucun problème éthique et que l'article incitait à la réflexion.*

*Comme le requiert une bonne communication, le groupe cible, le contexte et le message ont également été analysés pour cette application. L'enquête réalisée parmi des jeunes belges montre que, pour la perception des risques, certains jeunes ont trouvé que les messages les plus interpellants étaient plus efficaces que les concepts positifs. L'IBSR s'est également concerté avec plusieurs organisations de jeunes et de la sécurité routière afin d'affiner l'application Facebook grâce à leur feed-back et à leur expertise. Selon moi, on a*

staatssecretaris. Hij is daarvoor trouwens te kort in functie. We moeten samen zoeken naar een betere aanpak van de verkeersonveiligheid. Ik twijfel aan de efficiëntie van de huidige verkeerscampagnes.

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Naast rijden onder invloed van alcohol en drugs, overdreven snelheid en vermoeidheid, is sociale druk van leeftijdsgenoten een niet te onderschatten factor bij weekendongevallen met jongeren. De sociale druk manifesteert zich vooral bij jonge mannen die met vrienden in de auto zitten. Die groep is namelijk oververtegenwoordigd in de statistieken van de verkeersdoden. Die groep vertegenwoordigt 36% van de ernstige ongevallen tijdens het weekend terwijl hij slechts 17% van het verkeer uitmaakt. 85% van de automobilisten tussen 18 en 24 jaar die tijdens weekendnachten overlijden of zwaargewond raken, zijn mannen.*

*Een reden te meer om positieve sociale druk uit te spelen op een directere manier die jongeren gewend zijn. De Facebook-applicatie maakt dan ook deel uit van een brede campagne tegen weekendongevallen die begin 2011 werd gelanceerd met als voornaamste doelgroep jongeren tussen 18 en 24 jaar.*

*Het is onder jongeren een reëel taboe om de bestuurder erop attent te maken dat hij of zij niet in staat is om te rijden of dat hij of zij onveilig rijdt. Zo blijkt uit attitudemetingen dat 37% van de jongeren wel in een auto stapt waarvan de bestuurder vermoedelijk onder invloed is van alcohol en/of drugs. Het BIVV heeft de applicatie dan ook ontwikkeld om een positieve sociale druk van de passagiers op jonge bestuurders mogelijk te maken. Het is niet de bedoeling jongeren te choqueren, wel ze te confronteren met de harde realiteit van de weekendongevallen.*

*Om alle mogelijke verwarring uit te sluiten, heeft het BIVV een disclaimer aan de applicatie toegevoegd, waarin wordt vermeld dat het om een fictief artikel gaat. De lay-out werd overigens vóór de lancering al verschillende keren aangepast en in focusgroepen uitgebreid getest. Uit het onderzoek bleek dat de lay-out van het fictief krantenartikel duidelijk te onderscheiden valt van de lay-out van een echte krant of nieuwssite.*

*Jongeren zijn zeer gevoelig voor sociale druk van leeftijdsgenoten. Een boodschap van een Facebook-vriend heeft een grotere impact dan die van de school, een ouder of de overheid. Het testpanel gaf overigens aan geen ethische bezwaren te hebben en zei dat het artikel tot nadenken aanzet.*

*Zoals het voor een goede communicatie betaamt, werd ook voor deze applicatie een analyse gemaakt van de doelgroep, de context en de boodschap. Uit het onderzoek dat een onderzoeksbureau onder Belgische jongeren uitvoerde, bleek dat jongeren voor risicoperceptie de meer confronterende boodschappen efficiënter vonden dan de positieve concepten. Het BIVV overlegde ook met verschillende jongeren- en verkeersveiligheidsorganisaties om met hun feedback en expertise de Facebook-toepassing te verfijnen. Er werd naar mijn mening dan ook voldoende advies ingewonnen en*



*donc demandé suffisamment d'avis et on s'est assez concerté.*

*J'ai posé à l'IBSR la même question que celle posée aujourd'hui par M. Anciaux. J'avais également des questions au sujet de la campagne. Mais l'IBSR m'a convaincu que ces initiatives sont malheureusement nécessaires. Toutefois, ces campagnes doivent être bien encadrées. Une campagne doit parfois un peu « choquer » mais elle ne peut certainement pas être une initiative unique, isolée.*

*Enfin, en matière de communication, il y a toujours un élément de perception. Je me réjouis que l'IBSR se demande également après le lancement s'il s'agissait d'une bonne campagne et ce que l'on pouvait éventuellement améliorer. Il y a donc une autocritique.*

*Les derniers chiffres sur les victimes de la route sont mauvais et nous ne pouvons pas nous résigner à cet état de fait. Nous devons certes encore prendre des nouvelles mesures en matière de prévention mais également en matière de sanctions et de contrôle. La prévention fait naturellement partie d'une politique efficace mais ce n'est pas une solution miracle.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je suis très préoccupé à propos du groupe cible de la campagne. Mes enfants atteignent tout doucement l'âge de ce groupe et en tant que parent, je suis très sensible au fait qu'ils peuvent être les passagers d'un conducteur sous influence. J'évite d'y penser. Les jeunes ne refusent pas facilement d'accompagner un conducteur qui a trop bu. Il me paraît particulièrement important de mettre des projets en place en la matière. Je suis tout à fait d'accord sur le fait que cela ne peut se limiter à cette campagne et je me réjouis que le secrétaire d'État et l'IBSR se rendent compte de l'importance d'un accompagnement et d'un encadrement efficaces. Nous ne devons pas seulement empêcher que des jeunes boivent – c'est déjà très difficile – mais nous devons surtout faire en sorte qu'ils aient la volonté nécessaire pour ne pas se faire véhiculer par un conducteur qui a trop bu. Il y a encore beaucoup à faire en la matière. Je crains cependant que cela ne puisse pas seulement être de la responsabilité du secrétaire d'État et de l'IBSR mais que de nombreux partenaires sociaux doivent y être associés – enseignement, régions et communautés. Il est heureux que le secrétaire d'État travaille dans ce sens.*

*J'ai encore des doutes sur la campagne, étant donné les derniers chiffres relatifs aux victimes de la route. Le fait que le secrétaire d'État soit choqué par ces chiffres est tout à son honneur. Je le suis également car de nombreux efforts ont été réalisés ces dernières années en la matière. Je crains seulement que la route ne soit pas devenue plus sûre. C'est peut-être dû au fait que je prends de l'âge, mais j'ai l'impression que l'agressivité au volant augmente chaque jour. Nous devons prendre ce problème à bras-le-corps.*

**M. Melchior Wathelet,** secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *Pour moi, c'est la mentalité qui importe et c'est aussi ce qu'il est le plus difficile de changer. En Irlande, même les jeunes ne conçoivent pas de conduire en ayant bu. Chez nous, l'attitude face à un conducteur en état d'ivresse est encore trop positive. Je soutiens la campagne de l'IBSR mais nous devons aussi prendre d'autres initiatives qui doivent venir de partout : de la famille, de l'école, de l'IBSR. Il faut des règles*

overleg gepleegd.

Toegegeven, ik ben naar het BIVV getrokken met ongeveer dezelfde vraag als de heer Anciaux nu stelt. Ook ik had namelijk vragen bij de campagne. Maar het BIVV heeft me overtuigd dat zulke initiatieven, jammer genoeg, noodzakelijk zijn. Niet aanvaardbaar zou zijn het daarbij te laten. Zulke campagnes moeten goed worden begeleid en omkaderd. Een campagne moet soms een beetje 'choqueren', maar het mag zeker geen enig, losstaand initiatief zijn.

Tot slot komt er bij communicatie altijd perceptie kijken. Ik ben tevreden dat het BIVV zich ook na de lancering nog afvraagt of het een goede campagne is en wat er eventueel verbeterd kan worden. Er is dus zelfkritiek.

De laatste cijfers over de verkeersslachtoffers zijn slecht en daar kunnen we ons niet bij neerleggen. We moeten zeker nog nieuwe maatregelen nemen op het vlak van preventie, maar ook op het vlak van sancties en controle. Preventie maakt natuurlijk deel uit van een efficiënt beleid, maar het is geen mirakeloplossing.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik ben erg bezorgd om de doelgroep van de campagne. Mijn kinderen hebben zo stilaan de leeftijd van die groep en dan ben je als ouder sowieso erg gevoelig voor het meerijden met een chauffeur onder invloed. Ik mag er niet aan denken. Het klopt zonder meer dat jongeren niet gemakkelijk tegen een chauffeur zeggen dat ze niet meerijden omdat hij gedronken heeft. Dat men daar projecten rond opzet, vind ik dus bijzonder belangrijk. We moeten jongeren vooral leren mondig te zijn. Ik ben het er absoluut mee eens dat het niet bij deze campagne mag blijven en ik ben blij dat de staatssecretaris en het BIVV ook inzien dat een goede begeleiding en omkadering essentieel zijn. We moeten niet alleen voorkomen dat jongeren gaan drinken – en dat is al zeer moeilijk – maar er vooral ook voor zorgen dat ze de weerbaarheid hebben om niet mee te rijden met iemand die gedronken heeft. Daar moet nog heel veel rond gebeuren. Ik vrees alleen dat het niet alleen de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris en het BIVV kan zijn, maar dat vele maatschappelijke partners erbij betrokken moeten worden, zoals het onderwijs, de gewesten en de gemeenschappen. Gelukkig werkt de staatssecretaris in die richting.

Ik blijf wel met wat twijfels zitten over de campagne, gelet op de laatste cijfers over verkeersslachtoffers. Het siert de staatssecretaris dat hij door die cijfers gechoqueerd is. Ze schokken mij ook, want er zijn de afgelopen jaren heel wat inspanningen gedaan. Ik vrees alleen dat het verkeer zelf er niet veiliger op is geworden. Misschien komt het doordat ik ouder word, maar ik vind dat de agressiviteit in het verkeer met de dag toeneemt. Dat moeten we aanpakken, keihard.

**De heer Melchior Wathelet,** staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Voor mij is de mentaliteit het belangrijkste en dat is meteen ook het moeilijkste om te veranderen. In Ierland bijvoorbeeld is rijden wanneer je gedronken hebt *not done*, ook niet onder jongeren. Bij ons blijft men te positief aankijken tegen een dronken chauffeur of durft men niet weigeren in de auto te stappen. Ik blijf achter de campagne van het BIVV staan en ik zal ze blijven steunen, maar we moeten ook andere



*claires, davantage de contrôles et de sanctions. Notre objectif doit être de modifier les mentalités.*

**Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'utilisation des feux de brouillard dans les embouteillages» (n° 5-1704)**

*M. Bert Anciaux (sp.a).* – *L'association VAB plaide en faveur de l'obligation d'éteindre les feux de brouillard dans les files. Le Code de la route ne le permet pas pour l'instant, l'usage des feux de brouillard étant uniquement autorisé par temps de brouillard ou de neige lorsque la visibilité est réduite à moins de 100 mètres. Aux Pays-Bas et en Allemagne, les feux de brouillard sont obligatoires lorsque la visibilité est réduite à moins de 50 mètres.*

*Le VAB propose d'aligner la législation belge sur celle des Pays-Bas et de l'Allemagne et de prévoir l'obligation d'éteindre les feux de brouillard dans les files. La raison est simple : les feux de brouillard éblouissent les conducteurs des véhicules qui suivent. C'est surtout vrai pour les doubles feux de brouillard auxquels je m'oppose depuis quelques années déjà.*

*Ils donnent l'impression que le conducteur du véhicule est constamment en train de freiner, ce qui est trompeur.*

*Que pense le secrétaire d'État des propositions du VAB ? Est-il, selon lui, judicieux d'imposer l'utilisation des feux de brouillard lorsque la visibilité est réduite à moins de 50 mètres plutôt que 100 mètres ?*

*Juge-t-il préférable d'interdire l'usage des feux de brouillard dans les files, même si les conditions météorologiques l'imposent ? Dans l'affirmative, comment et quand le secrétaire d'État prendra-t-il des mesures à cette fin ? Dispose-t-il déjà de textes et de propositions ? Dans la négative, pourquoi rejette-t-il ces propositions et quels sont ses arguments ?*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.** – *Je dois d'abord signaler que l'usage des feux de brouillard arrière n'est pas obligatoire en Allemagne et aux Pays-Bas, il est permis lorsque la visibilité est réduite à moins de 50 mètres. Il n'est pas davantage obligatoire d'éteindre le feu de brouillard dans une file mais cela est recommandé pour éviter que les conducteurs dans la file soient gênés.*

*En Belgique, l'usage du feu de brouillard est obligatoire par temps de brouillard ou de neige réduisant la visibilité à moins de 100 mètres, de même qu'en cas de fortes pluies. À mon avis, il est préférable pour la sécurité routière d'imposer l'utilisation du feu de brouillard en cas de visibilité réduite à moins de 100 mètres et de ne pas ramener la distance à moins*

*initiatieven nemen en die moeten een beetje van overal komen: van thuis, de school, het BIVV, met duidelijke regels, meer controle, meer sancties. Ons doel moet altijd blijven een mentaliteitsverandering op gang te brengen.*

**Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het gebruik van mistlichten in files» (nr. 5-1704)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *De mobiliteitsvereniging VAB lanceert een pleidooi voor de verplichting het mistlicht uit te schakelen in files. Momenteel staat het verkeersreglement dit niet toe, want het mistlicht wordt strikt beperkt tot mist of sneeuwval die het zicht vermindert tot minder dan 100 meter. In Nederland en Duitsland verplicht de wetgeving het gebruik van het mistlicht bij minder dan 50 meter zicht. Daarmee vervalt eigenlijk de verplichting.*

*De VAB stelt voor om de Belgische wetgeving conform te maken met die van onder meer Nederland en Duitsland en om daarbij tevens de verplichting op te nemen dat mistlichten moeten worden uitgeschakeld in files. De reden ligt voor de hand: een mistlicht verblindt en is bijzonder oncomfortabel voor de achterligger. Dat geldt vooral voor de dubbele mistlampen, die ik overigens al enkele jaren bestrijd.*

*Brandende dubbele mistlichten geven immers de indruk, zeker bij regenweer, dat die wagen de hele tijd aan het remmen is. Dat is niet alleen verblindend, maar ook misleidend.*

*Hoe apprecieert de staatssecretaris de voorstellen van de VAB met betrekking tot het gebruik van de mistlichten? Vindt de staatssecretaris het goed dat het gebruik van het mistlicht pas verplicht wordt bij minder dan 50 meter zicht i.p.v. de huidige 100 meter?*

*Vindt de staatssecretaris het ook beter het gebruik van het mistlicht, zelfs indien wenselijk door de weersomstandigheden, altijd te verbieden in files? Zo ja, hoe en wanneer zal de staatssecretaris hieromtrent maatregelen nemen? Beschikt hij al over teksten en voorstellen? Zo nee, waarom wijst de staatssecretaris deze voorstellen van de hand en op basis van welke argumenten?*

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – *Eerst en vooral moet ik opmerken dat het gebruik van het mistachterlicht in Nederland en Duitsland niet verplicht is. Het mistachterlicht mag worden gebruikt bij mist of sneeuwval die het zicht beperkt tot minder dan 50 meter. In die landen is het ook niet verplicht het mistachterlicht te doven in een file, maar het wordt wel aanbevolen uit hoffelijkheid om hinder en verblinding van de bestuurders in de file te voorkomen.*

*In België is men verplicht het mistachterlicht te gebruiken bij mist of sneeuwval die het zicht beperkt tot minder dan 100 meter, alsook bij felle regen. Naar mijn mening is het voor de verkeersveiligheid beter om, zoals nu het geval is, het gebruik van het mistachterlicht te verplichten bij minder dan 100*

de 50 mètres.

*La formation de files est bien sûr une situation particulière dans laquelle le feu de brouillard du véhicule précédent peut être gênant. L'interdiction du feu de brouillard dans des files soulèverait les questions suivantes. Les derniers véhicules de la file ne devraient-ils pas garder leur feu de brouillard allumé ? Le conducteur n'oubliera-t-il pas de rallumer son feu de brouillard lorsque la circulation sera redevenue fluide ?*

*Ces questions m'amènent à conclure qu'il est préférable de maintenir les règles actuelles. Pour la sécurité routière, les avantages d'une utilisation ininterrompue des feux de brouillard en cas de visibilité réduite sont plus grands que les inconvénients que causent ces feux en cas de files.*

*Enfin, il importe également de rappeler que le feu de brouillard arrière doit être éteint lorsque la visibilité est à nouveau d'environ 100 mètres car il devient alors vraiment gênant pour les autres conducteurs.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Trois poteaux correspondent à environ 100 mètres.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la part de l'État dans le coût élevé des énergies» (n° 5-1713)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Depuis 2007, le prix moyen du kilowattheure a crû de 34%. Cette constatation est étonnante, puisque la libéralisation du marché visait à rendre l'énergie moins chère. Selon une analyse, les pouvoirs publics, par le biais d'une multitude de taxes, de redevances et surtout de frais de distribution, seraient responsables de 90% de ces hausses de prix. Les sociétés de distributions sont des parastatales, car elles appartiennent à des intercommunales, des villes et des communes. La Fédération des entreprises de Belgique parle d'effet pervers, en raison des nombreuses mesures qui sont ainsi financées, entre autres les tarifs spéciaux pour les personnes en situation de pauvreté et les subventions pour les panneaux solaires. Au même moment, le nombre de familles qui n'arrivent plus à payer leurs factures d'énergie augmente. Les chiffres sont hallucinants : 41 000 ménages dotés d'un compteur à budget et près de 75 000 avec des factures impayées.*

*Comment le secrétaire d'État évalue-t-il le constat que la hausse considérable des prix énergétiques est imputable pour beaucoup aux pouvoirs publics ? Admet-il ce constat ou faut-il le nuancer ? Le secrétaire d'État suit-il l'analyse de la FEB, selon laquelle cette stratégie engendre un cercle vicieux : les prix de l'énergie connaissent – notamment à cause des frais de distribution facturés par des parastatales – une croissance exponentielle et, simultanément, les pouvoirs publics prennent des mesures de soutien pour lutter contre la pauvreté énergétique. Le résultat, c'est un nombre toujours croissant de ménages dotés d'un compteur à budget ou accablés de factures impayées.*

*Comment le secrétaire d'État peut-il et veut-il briser ce que la*

*meter zicht en om die afstand niet terug te brengen tot 50 meter.*

Het stilstaan of rijden in files is uiteraard een bijzondere situatie, waarbij het mistachterlicht van de voorganger hinderlijk kan zijn. Als wij het gebruik van het mistachterlicht in files zouden verbieden, rijzen onder meer volgende vragen. Zouden de laatste auto's in de file hun mistachterlicht niet beter laten branden? Zal men niet vergeten het mistachterlicht weer te ontsteken wanneer er geen file meer is?

Dergelijke problematische vragen doen mij besluiten dat het beter is de huidige regels te handhaven. Voor de verkeersveiligheid levert het permanent branden van het mistachterlicht bij verminderd zicht meer voordelen op dan het nadeel van de hinder bij het rijden in de file.

Ten slotte is het ook belangrijk eraan te herinneren dat het mistachterlicht moet worden gedoofd zodra het zicht opnieuw ongeveer 100 meter bedraagt, omdat het dan echt hinderlijk wordt voor de andere bestuurders.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Drie palen is ongeveer 100 meter.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het aandeel van de overheid in de hoge energiekosten» (nr. 5-1713)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Sinds 2007 steeg de gemiddelde prijs van een megawattuur met 34%: een opmerkelijk resultaat in het licht van de geliberaliseerde markt, die vooral een goedkopere energie beoogde. Bij analyse van deze prijsstijgingen stelt men vast dat de overheid voor 90% verantwoordelijk zou zijn, door een veelheid van taksen, heffingen en vooral distributiekosten. De distributiebedrijven zijn parastatale instellingen, want het zijn de intercommunales en de steden en gemeenten die er de eigenaars van zijn. Het Verbond van Belgische Ondernemingen gewaagt in deze context van een perversiteit, vooral omdat de vele maatregelen, onder andere speciale tarieven voor mensen in armoede en subsidies voor zonnepanelen, op die wijze worden gefinancierd. Tegelijkertijd stijgt het aantal gezinnen dat niet meer in staat is om de energiefacturen te betalen. De cijfers klinken hallucinant, namelijk 41 000 gezinnen met een budgetmeter en bijna 75 000 met onbetaalde facturen.*

Hoe apprecieert en evalueert de staatssecretaris de vaststelling dat de opvallende en ingrijpende stijging van de energiekostprijs in overgrote mate wordt veroorzaakt door de betrokken overheden? Beamt de staatssecretaris deze vaststelling of kan en moet hij ze nuanceren? Volgt de staatssecretaris de analyse van het VBO, dat stelt dat deze beleidsaanpak zich ontwikkelde als een pervers circuit omdat de energieprijzen exponentieel stijgen, onder andere door de distributiekosten aangerekend door parastatale, en de overheid tegelijkertijd ondersteunende en subsidiërende maatregelen neemt tegen energiearmoede. Dat alles resulteert in steeds meer gezinnen die een budgetmeter hebben of met

*FEB appelle un cercle vicieux ? De quels instruments dispose-t-il pour mener une politique qui fasse enfin baisser les prix de l'énergie, réduisant ainsi le nombre de familles qui ont des difficultés de paiement ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.  
– *Tout comme M. Anciaux, je constate que, ces dernières années, les prix du gaz et de l'électricité ont augmenté dans notre pays. Cette augmentation, partiellement due à l'évolution des prix pétroliers sur les marchés internationaux, est supérieure à l'inflation et a donc un effet amplificateur sur l'indice des prix. Elle touche tant les simples citoyens que les PME.*

*Outre l'augmentation du prix de l'énergie au sens strict – appelée « commodity » –, les obligations sociales et environnementales, dont le soutien aux énergies renouvelables et les primes à l'efficacité énergétique, pèsent lourdement sur la facture de gaz et d'électricité. À l'échelon régional, ces mécanismes sont souvent incorporés dans les tarifs de distribution ; à l'échelon fédéral, les coûts se répercutent dans les tarifs de distribution via la cotisation fédérale et le supplément offshore.*

*Dans certaines zones du pays, la composante énergétique représente ainsi moins de la moitié de la facture d'électricité pour un client résidentiel. Pour le gaz naturel et pour les gros consommateurs, la part de la « non-commodity » est inférieure tout en restant appréciable.*

*À l'instar de M. Anciaux, j'observe qu'en Belgique, on a décidé, aux niveaux tant régional que fédéral, de financer diverses mesures sociales et environnementales par la facture énergétique et non par le budget.*

*Cette responsabilité partagée des Régions et de l'État fédéral est une spécificité de notre pays.*

*Je voudrais, durant mon mandat et en collaboration avec le ministre Vande Lanotte, atteindre différents objectifs.*

*Conformément à l'accord de gouvernement, nous avons demandé à la CREG et à l'Observatoire des prix d'étudier et de comparer, sans tabou et dans la plus grande transparence, nos prix – et toutes leurs composantes – avec ceux pratiqués à l'étranger. Les conclusions de cette étude, que nous avons reçues début février, indiquent en effet un problème pour presque toutes les composantes.*

*En fonction de cette étude, nous prendrons une série de mesures dans les domaines sur lesquels le gouvernement fédéral a de l'influence.*

*Le conseil des ministres a approuvé en première lecture un gel de l'indexation à la hausse des prix du gaz naturel et de l'électricité. L'avant-projet a été soumis pour avis au Conseil d'État et si un accord est atteint en seconde lecture sur un ensemble de mesures, celles-ci s'appliqueront du 1<sup>er</sup> avril à la fin de l'année. Ces neuf mois nous permettront de renforcer les mailles du filet et de fonder les formules tarifaires des contrats variables de gaz et d'électricité sur des paramètres de coûts objectifs et transparents. Les prix du gaz*

stapels onbetaalde energiefacturen blijven zitten.

Hoe kan en wil de staatssecretaris dit door het VBO als perfide bestempelde circuit doorbreken? Over welke instrumenten beschikt hij om een beleid te voeren dat de stijging van de energiekosten eindelijk ombuigt in de verwachte daling zodat het aantal gezinnen met betalingsproblemen afneemt?

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.  
– *Net als de heer Anciaux stel ik vast dat de gas- en elektriciteitsprijzen in ons land de afgelopen jaren zijn gestegen. Die stijging, die deels veroorzaakt werd door de evolutie van de internationale petroleumrijzen, bedroeg meer dan het inflatiepercentage en heeft dus een verhogende invloed op de index. Ze treft zowel de gewone mensen als de kleine en middelgrote ondernemingen.*

*Naast de eigenlijke prijsstijgingen voor energie, de 'commodity' genoemd, weegt de kostprijs van de openbare, sociale en milieuverplichtingen, bijvoorbeeld steun voor hernieuwbare energieën en premies voor energie-efficiëntie, in belangrijke mate op de prijzen voor gas en elektriciteit. Op regionaal niveau worden die mechanismen vaak doorgerekend in de distributienettarieven, op federaal niveau wordt de kostprijs doorgerekend via de federale bijdrage of de offshoretoeslag in de transmissienettarieven.*

*Het gevolg is dat in een aantal gebieden in ons land de energiecomponent minder dan de helft van de elektriciteitsfactuur voor een residentiële klant uitmaakt. Voor aardgas en grotere verbruikers is de non-commodity-component kleiner, maar niettemin aanzienlijk.*

*Net als de heer Anciaux stel ik vast dat er in België, zowel op gewestelijk als op federaal vlak, voor gekozen werd een aantal sociale en milieubeleidsmaatregelen te financieren via de energierekening en niet via de Rijksbegroting.*

*Dat is inderdaad een specifieke situatie voor ons land en een gedeelde verantwoordelijkheid van de verschillende Gewesten en de federale overheid.*

*Gedurende mijn ambtstermijn wil ik alvast, samen met minister Vande Lanotte, enkele zaken realiseren om dit te verhelpen.*

*Minister Vande Lanotte en ikzelf hebben, conform het regeerakkoord, samen een studie gevraagd aan de CREG en het prijzenobservatorium om onze prijzen – en alle componenten ervan – zonder taboes en in volle transparantie te bestuderen en te vergelijken met de buurlanden. Deze studie werd ons begin februari bezorgd en de conclusies ervan wezen wel degelijk op een prijsprobleem in ons land voor bijna alle componenten.*

*Op basis van die studie zullen wij een aantal maatregelen nemen voor de gebieden waarop de federale regering een invloed heeft.*

*Zo heeft de Ministerraad in eerste lezing een opwaartse bevrozing van de indexatie van de variabele prijzen van aardgas en elektriciteit goedgekeurd. Het voorontwerp werd voor advies voorgelegd aan de Raad van State en indien in tweede lezing een akkoord wordt bereikt over een*

*et de l'électricité sont en effet liés à celui du pétrole. Nous prendrons aussi des initiatives visant à améliorer la concurrence entre les fournisseurs, par exemple en supprimant tous les frais de changement de fournisseur pour les contrats variables.*

*Durant ces neuf mois, nous élaborerons en outre, sur la base de l'accord de principe du conseil des ministres, une réforme globale visant à faire baisser les prix de l'énergie. Nous nous penchons sur une réforme de la cotisation fédérale et examinons comment organiser d'une manière équitable mais moins coûteuse le remboursement aux fournisseurs de la charge des tarifs sociaux, sans pénaliser ceux qui en bénéficient. Nous évaluons également les subventions pour l'énergie éolienne au large, dans le but d'arriver à un système flexible intégrant le prix de l'électricité sur le marché et la technologie propre. Les Régions, et Mme Van den Bossche en particulier, souhaitent aussi davantage de flexibilité dans les subventions aux énergies renouvelables. Cela me semble indiqué et nous voulons avancer dans la même direction, notamment pour l'énergie éolienne au large, car il est bon que les autorités fédérales et fédérées appliquent les mêmes principes.*

*Tout cela est indissociable de l'évolution de l'offre. Nous devons favoriser la concurrence en augmentant structurellement la rente nucléaire jusqu'à 550 millions et en élaborant avant cet été un plan d'équipement assorti si nécessaire de mesures qui stimulent les investissements dans la capacité de production.*

*L'accord de gouvernement prévoit le transfert aux Régions de la compétence en matière de tarifs de distribution, qui seront gelés par la CREG dans l'intervalle. Nous nous efforçons donc de comprimer toutes les composantes du prix.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je suis impressionné.*

*(La séance est levée à 15 h 40.)*

totaalpakket aan maatregelen, zal de regeling worden toegepast vanaf 1 april tot het einde van dit jaar. Deze negen maanden zullen ons toelaten de vangnetmethodiek te versterken om ervoor te zorgen dat de tariefformules van variabele contracten voor gas en elektriciteit gebaseerd zijn op objectieve, transparante en kostengerelateerde indexeerbare parameters. De prijs van gas en elektriciteit hangt immers af van de petroleumprijs. We zullen daarenboven een reeks initiatieven voorstellen om de concurrentie op de leveranciersmarkt nog te vergroten, door onder meer de kosten voor het veranderen van leverancier tot nul te herleiden voor de variabele contracten.

Gedurende deze negen maanden zullen wij bovendien, op basis van het principiële akkoord van de Ministerraad, een globale hervorming uitwerken om alle componenten van de energieprijzen te doen dalen. Zo werken wij aan een hervorming van de federale bijdrage. Daarbij gaan we ook na hoe we de terugbetaling van de kostprijs van de sociale tarieven aan de leveranciers op een billijke, maar goedkopere wijze kunnen organiseren zonder te raken aan de klanten die het sociale tarief genieten. We evalueren ook het subsidiesysteem voor de offshorewindenergie, waarvoor we een systeem willen dat flexibel is, afhankelijk van de elektriciteitsprijs op de leveranciersmarkt en de technologie van het proces zelf. Ook de Gewesten neigen naar een meer flexibele subsidiëring van de hernieuwbare energie. Mevrouw Van den Bossche bijvoorbeeld is voorstander van een dynamisch systeem voor de subsidiëring van de groene energie. Ik vind dat verstandig en in het kader van de federale bevoegdheid willen we in dezelfde richting gaan, meer bepaald voor de offshorewindenergie. Het is immers beter dat het federale niveau en de Gemeenschappen en Gewesten dezelfde principes hanteren.

Dit alles kunnen we niet los zien van de evolutie op de productiemarkt. Ook daar moeten we de concurrentie bevorderen, door de nucleaire rente structureel te verhogen tot 550 miljoen en door nog vóór de zomer een uitrustingsplan uit te werken met eventuele begeleidende maatregelen om investeringen in productiecapaciteit in België te stimuleren.

Conform het regeerakkoord zal de bevoegdheid inzake distributietarieven worden overgeheveld naar de Gewesten. Daarom zal de CREG die tarieven bevroren tot deze bevoegdheid wordt geregionaliseerd. We proberen dus alle parameters voor alle prijsaspecten te doen dalen.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Ik vind dit indrukwekkend.*

*(De vergadering wordt gesloten om 15.40 uur.)*