



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

woensdag

mercredi

13-06-2001

13-06-2001

15:00 uur

15:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ontbreken van extra-treinen voor Rock Werchter" (nr. 4848)	1
- mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "extra nachttreinen naar aanleiding van Rock Werchter" (nr. 4900)	1
<i>Sprekers: Daan Schalck, Kristien Grauwels, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kosten van de HST" (nr. 4903)	4
<i>Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de homologatie van nieuwe types camera's voor onbemand verkeerstoezicht en de uitbreiding van de overtredingen die in aanmerking komen voor vaststelling met een onbemand toestel" (nr. 4904)	5
<i>Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken in het dossier "mobiliteitsbeheersplannen"" (nr. 4905)	7
<i>Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	

SOMMAIRE

Questions orales jointes de	1
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de mise en service de trains supplémentaires pour la manifestation 'Rock Werchter'" (n° 4848)	1
- Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "des trains de nuit supplémentaires qui seraient mis en service à l'occasion du festival 'Rock Werchter'" (n° 4900)	1
<i>Orateurs: Daan Schalck, Kristien Grauwels, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les coûts du TGV" (n° 4903)	4
<i>Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'homologation de nouveaux modèles de caméras destinés à la surveillance automatique de la circulation et l'extension des infractions pouvant être constatées par voie de caméra automatique" (n° 4904)	5
<i>Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état du dossier concernant les plans de gestion de la mobilité" (n° 4905)	7
<i>Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 13 JUNI 2001

15:00 uur

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 13 JUIN 2001

15:00 heures

De vergadering wordt geopend om 15.51 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 15.51 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Collega's, ik vind dat we mevrouw de vice-eerste minister nu lang genoeg hebben laten wachten. Ik wil haar namens de commissie onze verontschuldiging aanbieden. Ik kan alleen zeggen dat dit alles te maken heeft met de afwezigheid van haar collega.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ontbreken van extra-treinen voor Rock Werchter" (nr. 4848)
- mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "extra nachttreinen naar aanleiding van Rock Werchter" (nr. 4900)

01 **Questions orales jointes de**

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de mise en service de trains supplémentaires pour la manifestation 'Rock Werchter'" (n° 4848)
- Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "des trains de nuit supplémentaires qui seraient mis en service à l'occasion du festival 'Rock Werchter'" (n° 4900)

01.01 **Daan Schalck** (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, nachttreinen liggen mij de laatste tijd na aan het hart en hier gaat het om een speciale situatie. Het rockfestival te Werchter, het

vroegere dubbelfestival Torhout-Werchter, lokt elk jaar tienduizenden bezoekers. Organisatorisch is het telkens opnieuw een huzarenstuk om ook inzake mobiliteit de nodige maatregelen te nemen. Het is mij ter ore gekomen dat er dit jaar geen extra nachttreinen zouden worden ingezet. De twee voorgaande jaren was dit ook niet het geval, hoewel dit vroeger wel een aantal keren is gebeurd. Vanuit het station van Leuven werden er toen nachttreinen ingezet naar andere grote stations. Daar werd trouwens veelvuldig gebruik van gemaakt. Deze nachttreinen zouden niet kostendekkend zijn, waardoor de NMBS blijkbaar een compensatie zou vragen van de organisatoren. Blijkbaar lukte het wel een dergelijke overeenkomst te sluiten met de organisatoren van het concert van Bon Jovi dat nog niet zo lang geleden plaatsvond. De jongste twee jaar hebben we gezien dat het ontbreken van extra nachttreinen voor een relatief grote chaos heeft gezorgd, niet alleen in het verkeer maar ook in het station van Leuven. Voor de mensen die daar uren moesten wachten om de eerste trein te nemen naar het binnenland was het niet aangenaam.

Mevrouw de minister, levert de NMBS nog inspanningen om vooralsnog een overeenkomst te sluiten met de organisatoren? Hoe verlieslatend zijn die nachttreinen? Het moet toch vrij eenvoudig zijn om vooraf een inschatting te maken van het aantal passagiers en hun bestemming. Zou het niet mogelijk zijn om dit jaar nog een extra inspanning te doen om tot een overeenkomst te komen?

01.02 **Kristien Grauwels** (AGALEV-ECOLO):

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag sluit aan bij de vraag van de heer Schalck. Rock Werchter trekt jaarlijks zo'n 80.000 – vooral jonge – bezoekers. Dit creëert de nodige mobiliteitsproblemen. Jarenlange ervaring heeft de organisatoren evenwel geleerd dat het openbaar vervoer de beste oplossing is om heel veel mensen op korte tijd naar huis te brengen. Toch rijst er een probleem met groepen jongeren die de laatste trein hebben gemist en in het station stranden, wachtend op de eerste ochtendtrein.

Het vreemde aan deze zaak is dat voor verschillende festivals diverse regelingen zijn getroffen. Het ene festival kan rekenen op gratis treinen en speciale treinen, terwijl een ander festival hierop geen aanspraak kan maken. Waarom maakt men dit verschil en waarop is het gebaseerd?

Richt de NMBS geen extra nachttreinen in omdat dit niet kostendekkend zou zijn? Moet men van deze bijzondere gelegenheid geen gebruik maken om publiciteit te maken voor het openbaar vervoer in het algemeen?

01.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Schalck en mevrouw Grauwels, ik zal u eerst de feitelijke elementen geven die de NMBS mij heeft meegedeeld in antwoord op uw vraag. Het is interessant om te zien welke keuzes de NMBS maakt onder andere omstandigheden.

De NMBS zegt mij voor alle megafestivals een identieke strategie toe te passen en identieke criteria voor het al dan niet inzetten van extra nachttreinen te hanteren. Volgens het spoorbedrijf moet er een tarifaire en publicitaire samenwerking zijn tussen de partijen: de organisatoren, de NMBS en in voorkomend geval de eindvervoerder, in dit geval De Lijn. Deze samenwerking moet resulteren in een onderlinge promotionele ondersteuning van het evenement en een stimulans voor de festivalgangers om de extra treindienst te gebruiken. Als bewijs dat een dergelijke samenwerking mogelijk is, geeft de NMBS als voorbeeld het concert van Bon Jovi op 3 juni 2001 in Werchter en van het Axion Beach Rock Festival op 13 en 14 juli 2001 in Zeebrugge.

De NMBS zegt dat de organisator van Rock Werchter een tarifaire en publicitaire samenwerking of een financiële tussenkomst weigert. Vandaar dat men in tegenstelling tot vorig jaar geen samenwerkingsakkoord heeft bekomen. De NMBS zegt mij vandaag dat dit evenmin het geval is met de organisatoren van Pukkelpop op

25 augustus 2001 in Kiewit. Bijgevolg is de NMBS op dit ogenblik niet bereid de deficitaire organisatie van extra nachttreinen op zich te nemen. Nog volgens de NMBS, behoren de extra nachttreinen immers niet tot de taken of verplichtingen van de openbare dienst van de NMBS en moeten zij dus worden ingezet op eigen initiatief en op eigen financiële verantwoordelijkheid.

De bijkomende kosten voor extra middelen en extra personeel voor nachttreinen variëren tussen 3 en 4 miljoen frank, afhankelijk van het specifieke vervoersplan. De minimale vereiste is dat een break-even wordt bereikt. Dit is een stand van zaken op dit ogenblik.

Ik kom tot de maatregelen die ik kan nemen, want ik ga akkoord met uw argumenten over het belang van een dergelijk initiatief voor de jongeren en voor de mobiliteit. Wegens de korte tijdsspanne sinds het indienen van uw vraag was het mij nog niet mogelijk meer details te bekomen over de precieze criteria – dat was immers uw vraag – die de NMBS hanteert bij het beoordelen van de tarifaire en commerciële compensaties die een organisator voorstelt. Ik zal bij de NMBS navragen welke precieze criteria worden gebruikt en welke compensaties in dit kader worden verwacht.

Dit is immers vatbaar voor een ruime interpretatie. Ik vind dat de aanwezigheid van treinen na afloop van een festival op zich een zeer doeltreffende vorm van promotie van het openbaar vervoer kan zijn en dat men deze baten ook in rekening kan brengen. De huur van één pagina in een krant is volgens mij relatief gezien ook een dure zaak en als promotie tegenover 80.000 mensen vind ik de aanwezigheid van treinen een goed rendement. Dit is mijn persoonlijke mening.

Het verwondert me een beetje dat voor twee festivals er blijkbaar geen akkoord met de organisatoren werd bereikt, omdat de NMBS zich doorgaans zeer bereidwillig inzet voor grote evenementen. Denk maar aan de zonsverduistering van twee jaar geleden, het prinselijk huwelijk – ondanks enkele problemen –, Euro 2000 of de boekenbeurs in Brussel, waarbij speciale initiatieven werden genomen. Ik zal dus nagaan welke precieze problemen zich voordoen voor deze twee festivals.

Het ontbreken van een overeenkomst tussen de organisatoren en de NMBS vormt evenwel een probleem. Omdat in het verleden een treindienst werd verzekerd, is het niet verwonderlijk dat bij het publiek van deze festivals een zeker

verwachtingspatroon bestaat. Bovendien zou de NMBS hier de kans missen om haar diensten op een positieve manier onder de aandacht van een jong publiek te brengen. Dit jonge publiek hoort nochtans bij de doelgroepen van een mobiliteitsbeleid dat oog heeft voor het heden en voor de toekomst. De afwezigheid van de NMBS zou een zeer negatieve beeldvorming kunnen creëren. Ook op organisatorisch vlak lijkt het me nadeliger voor de NMBS dat duizenden deelnemers zich met de eerste reguliere ochtendtreinen moeten verplaatsen. Zij zouden zo de ochtendspits kunnen verstoren. Daarom zal ik zeker verder onderzoeken wat de aanleiding was voor het afspringen van de onderhandelingen tussen de organisatoren en de NMBS. Ik ben van plan de verschillende actoren rond de tafel uit te nodigen. Ik hoop dat we samen een oplossing kunnen vinden voor dit dringende probleem.

Deze concrete situatie wijst trouwens op een bredere problematiek, met name de vraag welke dienstverlening van het openbaar spoorbedrijf mag worden verwacht. Zoals u weet bestudeer ik die problematiek in de aanloop voor de onderhandelingen over het derde beheerscontract met de NMBS. Ik zal onderzoeken of een minimum dienstverlening bij evenementen vanaf een bepaald aantal deelnemers misschien deel kan uitmaken van de bepalingen in het derde beheerscontract. Ik wil hieraan niet de verplichting tot resultaten koppelen, maar wel de verplichting de onderhandelingen met de organisatoren te beginnen, en te proberen een oplossing te vinden. Wij zouden de bepaling kunnen opnemen dat de NMBS met de organisatoren naar een oplossing moet zoeken, en dat ze duidelijke criteria moet vastleggen voor zo'n samenwerking. Het is niet meer dan normaal dat de organisatoren een stevige bijdrage leveren om de verplaatsingsstromen te beheren die dergelijke evenementen met zich meebrengen.

Ik zeg hier dus niet dat bijvoorbeeld de overheid voor de extra capaciteit moet betalen, maar dat er een soort samenwerkingsakkoord moet komen tussen de organisatoren en de NMBS, met een bijdrage van de privé-organisatoren. Ik hoop dat voor het betrokken evenement al een oplossing kan worden gevonden, en dat dit ook zo zal zijn voor soortgelijke evenementen in de toekomst.

01.04 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik hoop dat uw pogingen nog succesvol zijn voor deze evenementen en ik vind het verheugend dat wij misschien in het toekomstig beheerscontract iets zullen terugvinden over grote evenementen.

Ik wil beklemtonen dat de organisatoren ook hun verantwoordelijkheid hebben. Men mag zich niet beperken tot het opzetten van een grote commerciële activiteit zonder rekening te houden met problemen van mobiliteit of veiligheid. Dit is inderdaad geen exclusieve opdracht van de overheid. Gezien het voor Bon Jovi is gelukt, blijkt dat de organisatoren hier hun verantwoordelijkheid hebben opgenomen. De anderen moeten dus niet steeds de NMBS met de vinger wijzen.

Toch vind ik dat men voor alle evenementen dezelfde regeling zou kunnen treffen. U hebt terecht het prinselijk huwelijk aangehaald. Toch voeg ik er aan toe dat de meeste tickets toen werden gebruikt om naar zee, naar de Ardennen of naar de Antwerpse zoo te gaan. In dit verband vraag ik mij af welke de bijdrage van de organisatoren was. Het zou goed zijn als de NMBS zijn verschillende doelgroepen en met name de jeugd, op een gelijkaardige manier zou behandelen.

01.05 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de NMBS heeft in het verleden een aanbod gedaan aan de organisatoren. Dat bevestigen zij zelf, maar misschien is het goed om op een meer gerichte onderhandeling aan te dringen. Als men louter aan de organisatoren laat weten welk aanbod er is zonder dat elk jaar opnieuw te bekijken, schiet men vandaag niet in actie. De NMBS doet een aanbod, maar zou daar nog wat actiever mee kunnen omgaan om de organisatoren te overtuigen om ook over de streep te komen. De organisatoren moeten worden overtuigd om hun bijdrage te leveren. Het kan niet dat alleen de overheid een dergelijk evenement moet ondersteunen, zodat de winsten voor de organisatoren zijn en de lasten voor de overheid. Er worden bij dergelijke manifestaties heel wat overheidsdiensten verleend.

De suggestie die u daarjuist in uw antwoord deed, moet men misschien bij deze gelegenheid aangrijpen. Een promotiecampagne voeren in kranten of tijdschriften kost inderdaad heel veel geld. Misschien is het geld dat hier aan de extra treinen wordt besteed, ook te gebruiken om iedereen te informeren dat er toch nachtelijk vervoer mogelijk is. De NMBS doet misschien een voorstel à la limite.

Voor de verdere toekomst zou het goed zijn mocht de minister kunnen bedingen dat in een volgend beheerscontract in een verplichte onderhandeling

tussen beide partijen wordt voorzien en dat men op een of andere manier een resultaat moet vinden. Dat moet daarom niet eenduidig zijn. Er zijn verschillende vormen en gradaties mogelijk waarbinnen elke partij zijn voldoening moet kunnen vinden.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

02 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kosten van de HST" (nr. 4903)

02 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les coûts du TGV" (n° 4903)

02.01 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, deze dagen wordt in zowat alle kranten een evaluatie gemaakt van twee jaar paars-groen beleid. Naargelang de krant wordt dat beleid verschillend geëvalueerd. Volgens de twee staatsbladen van paars-groen, De Morgen en Het Laatste Nieuws, schijnt dat beleid zeer positief te zijn.

Ook wij zijn volop aan een evaluatie bezig. Na twee jaar wilde ik graag de stand van zaken kennen in het HST-project en de kostprijs ervan. Bij het begin van uw aantreden werd de investeringskost van het HST-project op het Belgisch grondgebied op 147 miljard frank. Hoever staan we nu, twee jaar later?

Ik vraag u slechts enkele cijfers.

Bedraagt de raming twee jaar later nog steeds 147 miljard frank? Zoniet, hoeveel bedraagt de raming nu we twee jaren verder staan? Dat is een eerste algemeen cijfer.

Ik had graag dat u de cijfers zou opsplitsen naar de verschillende takken van de HST. Graag had ik het bedrag vernomen van de raming bij het begin van uw aantreden en van de laatste aangepaste raming voor de volgende delen: voor de oostelijke tak Brussel-Leuven-taalgrens, voor het gedeelte van de oostelijke tak taalgrens-Luik zonder station en voor de oostelijke tak Luik-Duitse grens zonder station. Graag verneem ik ook de huidige raming van het nieuwe spoorwegstation te Luik in verhouding met de oorspronkelijke raming.

Om de raming niet enkel toe te spitsen op het Waals grondgebied, vraag ik die cijfers ook voor de noordelijke tak, Antwerpen-Nederlandse grens, en voor het project van de ondertunneling van Antwerpen, Antwerpen-Centraal en de bouw van

het nieuwe station aldaar.

Bovendien zou ik graag van u vernemen welk bedrag momenteel wordt ingeschreven op het investeringsprogramma van het binnenlands spoor. De afgelopen jaren zijn verschillende projecten namelijk gemengde projecten geworden. De toerekening gebeurt dus op het investeringsprogramma binnenlands spoor.

02.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, de raming van 147 miljard frank voor de globale investeringskosten van het HST-project dateert van 1994. Ingevolge het HST-verdrag dat tijdens de vorige legislatuur met Nederland werd afgesloten, was die investeringsenveloppe reeds verhoogd tot 167 miljard frank.

Bij de vordering van de realisatie bleek het bovendien onhandig verder te werken in franken-1994, omdat dat telkens het gebruik van omzettingcoëfficiënten noodzaakt bij de opstelling van de jaarbudgetten.

Bij de opmaak van het nieuwe investeringsplan werd in franken-1999 gerekend, wat dus ook voor de uitdrukking van het HST-budget geldt. Overigens is intussen een groot gedeelte van het project uitgevoerd. In het tienjarenplan is aldus een som van 96,1 miljard frank in franken-1999 ingeschreven voor de afwerking van het HST-project.

De kostenraming voor het HST-project is geen vast gegeven. Er zijn dagelijks evoluties, studies voor de verschillende baanvakken vorderen, de aflevering van bouwvergunningen onder bepaalde voorwaarden, de wijziging van projectdefinities, de totstandkoming van nieuwe regelgeving en de uitschrijving van aanbestedingen.

Bovendien zijn de prijsevolutie van de kosten in de tijd en de rentevoet van de geldmarkt van essentieel belang voor de opvolging van het globaal budget, waarbij de toetsing dient te gebeuren aan de bij wet bepaalde financieringsmiddelen.

Naast de raming en de aanbestedingsresultaten is ook de indexering van de eenheidsprijzen van groot belang voor de te financieren uitgaven. Daarom wordt in dit kader de globaal te financieren enveloppe uitgedrukt in courante franken.

Deze globale enveloppe wordt momenteel geraamd op 188 miljard frank, wat nog steeds

overeenstemt met de beschikbare middelen die reeds tijdens de vorige legislatuur werden vastgelegd en sedertdien niet meer werden gewijzigd.

Als antwoord op een onderdeel van de eerste vraag, zal ik een tabel overhandigen van de actuele ramingen van de opgesomde deelprojecten, telkens met vermelding van de globale enveloppe en de onderverdeling. Deze tabel betreft Brussel-Hélécine, Hélécine-Luik, Luik-Duitse grens, station Luik, Antwerpen-Nederlandse grens en station Antwerpen.

Bij de raadpleging van deze tabel zult u opmerken dat voornamelijk in de grote stationcomplexen Brussel-Zuid, Leuven, Luik, Mechelen en Antwerpen, ter gelegenheid van de HST-werken om praktische redenen andere werkzaamheden werden uitgevoerd die niet rechtstreeks te maken hebben met het HST-project en waarvan de budgettaire impact wordt vermeld op andere rubrieken van het investeringsprogramma. In dat verband denk ik aan het onthaal van reizigers, de instandhouding, de uitbreiding van de capaciteit en dergelijke.

U zult eveneens een tabel merken met de initiële ramingen uitgedrukt in franken-1994, voor de P3 Brussel-Hélécine, de P4 Hélécine-Luik, de P5 Luik-Duitse grens en de P7 Antwerpen-Nederlandse grens.

Rekening houdend met de actualisatie liggen de huidige ramingen - op kleine onderlinge verschuivingen na - nog steeds in de lijn van de eerder gemaakte ramingen. Het voornaamste deel van de aanpassingen dateren van tijdens de vorige legislatuur. Het volledig project werd aanvankelijk inderdaad geraamd op 167,088 miljard frank 94.

Op de laatste vraag, met betrekking tot de verdeelsleutels voor de berekening van de bijdrage van het binnenlands investeringsprogramma, kan ik mededelen dat deze sedert de vorige legislatuur niet werden gewijzigd.

02.03 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, alvorens de repliceren moet ik uiteraard de cijfers doornemen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en**

Vervoer over "de homologatie van nieuwe types camera's voor onbemand verkeerstoezicht en de uitbreiding van de overtredingen die in aanmerking komen voor vaststelling met een onbemand toestel" (nr. 4904)

03 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'homologation de nouveaux modèles de caméras destinés à la surveillance automatique de la circulation et l'extension des infractions pouvant être constatées par voie de caméra automatique" (n° 4904)**

03.01 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zowel via de politiediensten als via de gemeentebesturen vernamen wij dat er in de praktijk heel wat klachten zijn omtrent de camera's voor onbemand verkeerstoezicht die momenteel in werking zijn.

De toestellen functioneren slecht en zijn zeer tijdrovend voor de politiediensten. Bovendien zijn zij ouderwets, in die zin dat de filmrolletjes erin moeten worden geplaatst, nadien terug moeten worden weggehaald en dat de foto's daarna nog moeten worden ontwikkeld. Op dat vlak leven wij als het ware in een vorige tijd. In het buitenland kijkt men zelfs wat meewarig naar de naïeve Belgen die zich nog bedienen van dergelijke verouderde toestellen. Positief voor de markt uiteraard, want zo kunnen zij hun oude toestellen in België nog kwijt. Zelfs in Nederland zijn er reeds moderne digitale toestellen in gebruik.

Ik heb die situatie in het verleden ook bij uw voorganger aangeklaagd, mevrouw de minister. Reeds langer dring ik erop aan de homologatie van de digitale toestellen door te drukken. Zulke toestellen staan in verbinding met een centrale computer, waardoor niet alleen de foto's automatisch op het scherm komen, maar ook de processen-verbaal automatisch worden afgedrukt. Die werkwijze wordt in Nederland al jarenlang gevolgd en spaart heel wat manuren per onbemande camera uit.

De voormalige staatssecretaris, de heer Peeters, verschool zich steeds achter het argument dat de digitale camera's misschien niet betrouwbaar waren en stond daar dan ook ietwat weigerachtig tegenover. Welnu, dezer dagen wordt in de Kamer het wetsontwerp betreffende de elektronische handtekening goedgekeurd. Volgens mij is dat het beste bewijs dat de overheid vertrouwen heeft in de digitale overbrenging, want met de elektronische handtekening kunnen koppels in de echt worden verbonden, kunnen financiële

transacties worden verricht enzovoort. Er is dus geen enkele reden meer om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van dergelijke toestellen.

Destijds hebben wij ook steeds beklemtoond dat de regering zich niet moest beperken tot de invoering van flitstoestellen, die nu verouderd zijn, maar dat het voor de ordehandhaving interessanter was om over te schakelen naar videocamera's. Overtredingen die grote risico's inhouden, zoals het over een ononderbroken witte lijn rijden of het inhalen net voor een heuvelrug met eventueel een frontale botsing als gevolg, kunnen niet met een flitstoestel worden gedetecteerd, maar wel met een videocamera. Vandaar dat ik in het verleden er steeds voor heb gepleit het koninklijk besluit dienaangaande uit te breiden tot videocamera's.

Ik heb dan ook voor u de volgende vragen, mevrouw de minister. Hoeveel manuren kost het nu om een proces-verbaal van feiten, vastgesteld door een onbemande camera, volledig af te werken? Daarmee bedoel ik dus de tijd vanaf het inbrengen van de film in de camera, het filmpje eruit halen, het afdrukken tot het opstellen van het proces-verbaal.

Wordt er werk gemaakt van de homologatie van de nieuwe digitale camera's? Tegen wanneer zal die homologatie klaar zijn, zodat ook de nieuwe toestellen kunnen worden ingezet? Loopt de procedure terzake nog niet, bent u dan van plan om een dergelijke homologatie mogelijk te maken? Hoe wilt u dat tot een goed einde brengen?

Ten slotte, de vorige bevoegde staatssecretaris, de heer Peeters, heeft zich destijds principieel verzet tegen het gebruik van videocamera's. Bent u voor- of tegenstander van het gebruik van videocamera's in het verlengde van de onbemande camera's, om zo de handhaving in het verkeer te verbeteren?

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, de eerste vraag van de heer Ansoms was hoeveel manuren de opmaak van een proces-verbaal kost na een vaststelling door een onbemande camera. Om die vraag precies te kunnen beantwoorden, is een grondig onderzoek vereist. Dit zijn de resultaten van een snelle berekening.

De federale politie besteedt de ontwikkeling van de films uit aan een privaat fotolaboratorium en de verzending gebeurt centraal en geautomatiseerd. Die handelingen zijn niet opgenomen in de

indicatieve gemiddelde tijdsduur. Ik kan dus niet echt een betrouwbaar antwoord geven op uw vraag.

Een enige steekproef bij één dienst van de federale politie levert voor het plaatsen en afhalen van de film, de lezing en exploitatie van de film en het opmaken van een PV een gemiddelde duur van tien minuten op. Op basis van de algemene loonkosten voor het jaar 2000 is de gemiddelde kostprijs van dergelijke interventie, uitgevoerd door een politieagent als personeelslid van het basiskader van de ex-rijkswacht die aan basispolitiezorg doet, ongeveer 825 frank per manuur. De gemiddelde kostprijs van een manuur van een politieagent onder het nieuwe statuut dat van toepassing is sedert 1 april 2001 is nog niet beschikbaar. Ik kan u dus geen precieze cijfers geven. Deze inlichtingen betreffen de ex-rijkswacht. Daarnaast worden zoals u weet een aantal onbemande camera's ook door gemeentelijke politiekorpsen operationeel beheerd. De kosten kunnen dus verschillen. Een klein onderzoek levert een tijdsduur van tien minuten op en een proportionele kostprijs.

Ik kom dan bij uw vraag over de nieuwe types camera's met digitale overbrenging van de gegevens, het gebruik van videocamera's en het uitbreiden van de overtredingen die in aanmerking komen om met een onbemande camera te worden vastgesteld. U verwijst zelf naar het afronden van de werkzaamheden met betrekking tot het wetsontwerp inzake de elektronische handtekening door de Kamer. Voor het gebruik van videocamera's, de nieuwe camera's met digitale overbrenging van gegevens en het uitbreiden van de overtredingen verwijs ik naar het antwoord dat ik in februari 2000 heb gegeven. Ik bevestig nogmaals dat ik verkies te werken vanuit een bestaande algemene regelgeving en dat ik geen probleem heb met een geleidelijke, progressieve evolutie van het dossier met betrekking tot de erkenning van videocamera's en een mogelijke uitbreiding van de overtredingen die hiermee kunnen worden vastgesteld, voor zover dit samengaat met een technische en wettelijke evolutie. De methode moet bovendien zowel politieel als qua gedragsbeïnvloeding van de weggebruiker relevant zijn.

Rekening houdend met het voorgaande, de vastgelegde prioriteiten voor het Europees voorzitterschap van België en de werkdruk bij mijn diensten zal dit dossier door mijn administratie in overleg met de betrokken administratie van het ministerie van Economische Zaken ten vroegste in het najaar van 2001 kunnen worden opgestart.

Zoals ik zei heb ik hier echter geen bezwaar tegen, dit in het kader van de evolutie en onder de voorwaarden die ik geciteerd heb.

03.03 Jos Ansoms (CVP): Mevrouw de minister, uit uw vrij omvangrijk antwoord heb ik geleerd dat de verouderde toestellen die nu gebruikt worden voor de handhaving met onbemande camera's zeer arbeidsintensief zijn. Ik heb het snel uitgerekend, zonder rekening te houden met het werk dat extern wordt uitbesteed voor het ontwikkelen en verzenden van de films. Ik verneem van u dat een politieagent per werkdag ongeveer 50 PV's kan afhandelen, opgesteld aan de hand van een onbemande camera. Als we tien minuten per PV rekenen en acht werkuren per dag, dan komt dit uit op ongeveer een vijftigtal PV's per politieagent per dag. Met een dergelijk aantal kan men natuurlijk geen handhavingsbeleid voeren. Dat is de illustratie die ik graag van u gehoord had. Dit verouderde systeem zal ons nooit in staat stellen een handhavingsbeleid te voeren en een reële pakkans te realiseren. Als u weet dat er dagelijks honderdduizenden snelheidsovertredingen gebeuren en dat één politieagent mits externe hulp – die nog geld kost – vijftig zaken kan behandelend per dag, dan is het duidelijk dat er nooit een reële pakkans zal komen.

Vandaar mijn pleidooi om over te stappen naar modernere, digitale toestellen. Ik heb u niet horen zeggen dat u de homologatie van deze nieuwe toestellen die reeds jaren op de markt zijn, zult bespoedigen. In mijn politiezone proberen wij reeds gedurende anderhalf jaar een dergelijk modern toestel aan te kopen, maar wij kunnen het niet gebruiken omdat er geen homologatie is in ons land. Dergelijke toestellen worden niet gehomologeerd en ik verneem van u niet dat u initiatieven zult nemen om tot homologatie te komen.

Wat de videocamera's betreft, bestaat er een wettelijke basis om die in te stellen: wij hebben de wet op de onbemande camera's hier goedgekeurd. Het is alleen aan u, mevrouw de minister, om een koninklijk besluit te treffen om deze videocamera's mogelijk te maken. Wanneer u morgen beslist dat te doen, kunnen wij overmorgen videocamera's gebruiken voor de verkeershandhaving. Het is dus aan u. U moet niet zeggen dat u dat niet ongenegen bent en dat u daar kunt inkomen. Als u wenst dat dat gebeurt, dan moet u morgen het koninklijk besluit op de onbemande camera's uitbreiden en de videocamera's daarin opnemen en dan kunnen wij overmorgen deze toestellen gebruiken. Het is uw

verantwoordelijkheid, van niemand anders, of wij in België videocamera's kunnen gebruiken of niet.

03.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Ansoms, dat is geen beslissing die alleen in mijn handen ligt. Dat hangt ook af van het ministerie van Economische Zaken. Ik ga ermee akkoord hiermee verder te doen en ik zal het koninklijk besluit treffen, maar in het licht van de beschikbare uren voor mijn diensten, die overbelast zijn met de voorbereiding van het voorzitterschap, kunnen wij er pas in het najaar 2001, met het ministerie van Economische Zaken, werk van maken.

03.05 Jos Ansoms (CVP): Mag ik daaruit afleiden dat u voor het einde van het jaar aan de Ministerraad een ontwerp van koninklijk besluit voor videocamera's zult voorleggen?

03.06 Minister Isabelle Durant: Rond einde 2001 is gepland.

03.07 Jos Ansoms (CVP): 2001 eindigt op 31 december. U zult dus tijdens de tweede helft van het jaar een voorstel van koninklijk besluit indienen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

04 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken in het dossier "mobiliteitsbeheersplannen" (nr. 4905)

04 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état du dossier concernant les plans de gestion de la mobilité" (n° 4905)

04.01 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in dezelfde sfeer van evaluatie proberen wij onze taak van oppositioneel parlementslid waar te maken, hoewel sommigen beweren dat er geen oppositie wordt gevoerd.

Ook op dit punt willen wij na twee jaar een stand van zaken opmaken. U herinnert zich dat wij dit de bedrijfsvervoerplannen noemden. U herinnert zich de start van deze regering. Toen was er een wet op de bedrijfsvervoerplannen, goedgekeurd door de vorige regering. De partij van de heer Schalck had dat volmondig ondersteund en ook Agalev en Ecolo deden dat vanuit de oppositie tijdens de vorige legislatuur. Door de verkiezingen kon dit ontwerp in de Senaat niet meer worden

behandeld, maar het kon wel worden opgenomen in de lijst van ontwerpen die vlug dienden te worden behandeld. Ik heb van de heer Vanoost en anderen vernomen dat de groenen tijdens de regeringsonderhandelingen hun uiterste best hebben gedaan om ook dit ontwerp op de lijst te krijgen, maar dat zij daarin niet lukten. Eerste minister Verhofstadt is toen op de tribune komen vertellen dat u, mevrouw Durant, voor januari 2000 een veel beter ontwerp op de bedrijfsvervoerplannen zou indienen. U herinnert zich nog wel die discussie bij de start van de regering. Wat wij gevreesd hebben, is uitgekomen.

U bent er niet in geslaagd voor januari 2000 een eigen ontwerp in te dienen. Als fopspeen kreeg u wel van de Kabinetsraad gedaan dat u de zaak aan de sociale partners mocht voorstellen. In juni 2000, vijf maanden later, hebt u een toespraak gehouden voor de NAR en voor de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, waarin u uw grootse plannen ontvouwde. Die kwamen erop neer dat er een koninklijk besluit zou komen over de diagnose van het woon-werkverkeer van de werknemers. Dit zou de werkgevers en de overheid toelaten de resultaten te centraliseren bij het ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Volgens uw eigen woorden zou in de loop van 2001 "een performant informatie-instrument" tot stand komen over het woon-werkverkeer per regio, per provincie en per gemeente.

Mevrouw de minister, dit is wat ik tot nu toe over dit dossier kon terugvinden. Graag verneem ik nu van u wat de stand van zaken is. Ten eerste, hoe staat het met het koninklijk besluit dat u in juni 2000 hebt aangekondigd aan de NAR en aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven? Is dit koninklijk besluit intussen verschenen in het Staatsblad? Kunnen wij daarvan dan een kopie krijgen, want eerlijkheidshalve moet ik zeggen dat ik het niet heb teruggevonden. Ik kan uiteraard verkeerd gekeken hebben. Mijn mogelijkheden zijn ook maar beperkt.

Ten tweede, wat zijn de eerste resultaten van uw acties in verband met de mobiliteitsbeheersplannen? Hoe luidt de diagnose van het woon-werkverkeer van de werknemers op basis van de verzamelde gegevens? Wat is de stand van zaken inzake uw aangekondigd performant informatie-instrument over het woon-werkverkeer?

Ten derde, welke maatregelen zult u wanneer nemen om dit diagnose-instrument tot stand te brengen? Ik denk dat dit heel normale vragen zijn

na een beleid van twee jaar.

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, op de heel normale vragen van de heer Ansoms zal ik heel normale antwoorden geven.

Voor het ontwerp van koninklijk besluit dat werd goedgekeurd door de Ministerraad werd het gezamenlijke advies gevraagd van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, alsook het advies van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer. In maart 2001 verstrekten de NAR en de CRB een eenparig advies, waarin ze hun steun verlenen aan de werkwijze waarvoor de regering gekozen heeft. Zij zijn nochtans van oordeel dat de sociale balans niet het geschikte hulpmiddel is. Beide raden opteerden voor een diagnose om de drie jaar. Zij stelden ook verscheidene aanbevelingen voor ter verbetering van de tekst. Deze verbetering houdt een uitbreiding in tot alle openbare sectoren, zodat het ontwerp niet beperkt blijft tot de private sector. Dank zij het advies van de NAR en de CBR heeft het ontwerp aan kwaliteit gewonnen. Wij hebben nu immers een unaniem advies en de steun van beide raden, en het werkterrein van de tekst is uitgebreid.

Op 8 februari 2001 heeft de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer een soortgelijk advies verstrekt over de sociale balans als hulpmiddel. Ook deze commissie verwoordde opmerkingen ter verbetering van de tekst, namelijk in verband met de databanken. Bijgevolg heeft de regering ervoor gekozen een wetsontwerp in te dienen dat de aanbevelingen van de raden en van de commissie bevat. De toepassing van de betrokken maatregel wordt uitgebreid tot de openbare sectoren.

Dit ontwerp, dat binnenkort aan de Ministerraad wordt voorgelegd, werd mede ondertekend door mijn collega's, de ministers van Tewerkstelling en Ambtenarenzaken. De databank werd geselecteerd in het kader van de AGORA-missie en zal dus de steun krijgen van de Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele aangelegenheden (DWTC.) Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de federale overheid, de gewesten en de openbare vervoersmaatschappijen zal binnenkort beginnen met de voorbereiding van een "net voor raad aan de bedrijven".

En conclusion, il n'y a pas de retard au-delà de ceux que vous avez pointés en commençant votre intervention, dans la mesure où le bilan social se

serait appliqué sur les comptes 2002. De plus, ici, il ne sera pas question de retard puisqu'il ne s'agit plus de travailler par bilan déposé à la Banque nationale, mais par projet de loi.

In de volgende weken zullen wij beginnen met een gemeenschappelijke vergadering van de commissies voor de Infrastructuur en voor de Sociale Zaken om dit project toe te lichten en om er een debat over te houden. Misschien zal dit nog in dit parlementaire jaar gebeuren of in de eerste vergadering van september, na de discussie in de Ministerraad.

04.03 Jos Ansoms (CVP): Mevrouw de minister, ik vermoed dat uw uitspraak dat door deze gang van zaken de kwaliteit verbeterd is, cynisch bedoeld is. Het is immers zo dat uw partij, Ecolo, in de vorige legislatuur, zelfs vanuit de oppositie, wel degelijk voorstander was om aan de bedrijven een verplichting op te leggen tot het uitwerken en invoeren van echte bedrijfsvervoerplannen. Dat was de situatie in de maand april 1999. Het is nu juni 2001 en sindsdien is er absoluut niets gebeurd. Er is zelfs geen koninklijk besluit gekomen zoals u zelf aangekondigd hebt. U zegt nu dat er hoogstwaarschijnlijk, misschien tegen het einde van het parlementaire jaar, een ontwerp zal komen dat zich eigenlijk beperkt tot een diagnose van het woon-werkverkeer. U bent mijlenver af van wat in uw partijprogramma staat en van wat u in de vorige legislatuur met uw partij zelfs hebt goedgekeurd. Dan schrijft u nog dat wat wij de afgelopen maanden hebben meegemaakt, samen met de verschillende adviezen die u hebt gekregen, de kwaliteit van dit project ten goede komen. Mevrouw de minister, dat is wel zeer cynisch.

U weet zeer goed dat u op dit voor Agalev-Ecolo bij de regeringsonderhandelingen belangrijk punt vooral van de liberale partijen een nul op het rekest hebt gekregen. U weet ook zeer goed dat u er, na twee jaar, ondanks het feit dat u vice-premier en een niet-onbelangrijke partner in deze regering bent, niet in slaagt om op korte termijn binnen uw regering een goedkeuring te verkrijgen voor dit belangrijke punt, dat mogelijk een van de meest resultaatgerichte mobiliteitsmaatregelen is om toch iets aan mobiliteitssturing te doen, zonder dat daarvoor vele miljarden aan nieuwe investeringen nodig zijn. Dat is voor een Ecolo-minister iets om het schaamrood op de wangen te krijgen. Wij zullen dat dan ook blijven zeggen, want ik vind dat u daar met uw partij, met Agalev en de SP, volledig faalt op een heel erg belangrijk punt van het beleid.

04.04 Minister Isabelle Durant: Ik dank u voor uw evaluatie van ecologen, Ecolo, Agalev of van de SP. Het is aan ons om dat te evalueren. Het is voor de ecologen heel belangrijk is om echte steun, en dus niet alleen een unaniem advies, te krijgen van de sociale partners, vakbonden en werkgevers, van de commissie voor het privé-leven, enzovoort voor een maatregel, die echt effect kan hebben. Het is voor mij een groot voordeel steun te krijgen voor een niet-lineaire maatregel, die is vastgelegd met de sociale partners. Ik heb absoluut geen probleem met de evaluatie in mijn partij, maar dat is tot nu mijn probleem of het probleem van de ecologen, maar ik dank u voor uw raad en uw elementen van evaluatie.

04.05 Jos Ansoms (CVP): Volg mijn raad maar goed op, mevrouw de minister.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.40 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.40 heures.*



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

woensdag

13-06-2001

15:30 uur

mercredi

13-06-2001

15:30 heures

INHOUD

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Daan Schalck tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ontbreken van extra-treinen voor 'Rock Werchter'" (nr. 4848)

- mevrouw Kristien Grauwels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "extra nachttreinen naar aanleiding van Rock Werchter" (nr. 4900)

Sprekers: **Daan Schalck, Kristien Grauwels, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kosten van de HST" (nr. 4903)

Sprekers: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de homologatie van nieuwe types camera's voor onbemand verkeerstoelicht en de uitbreiding van de overtredingen die in aanmerking komen voor vaststelling met een onbemand toestel" (nr. 4904)

Sprekers: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken in het dossier "mobiliteitsbeheersplannen"" (nr. 4905)

Sprekers: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

SOMMAIRE

Questions orales jointes de
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de mise en service de trains supplémentaires pour la manifestation 'Rock Werchter'" (n° 4848)

- Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "des trains de nuit supplémentaires qui seraient mis en service à l'occasion du festival 'Rock Werchter'" (n° 4900)

Orateurs: **Daan Schalck, Kristien Grauwels, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les coûts du TGV" (n° 4903)

Orateurs: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'homologation de nouveaux modèles de caméras destinés à la surveillance automatique de la circulation et l'extension des infractions pouvant être constatées par voie de caméra automatique" (n° 4904)

Orateurs: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état du dossier concernant les plans de gestion de la mobilité" (n° 4905)

Orateurs: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 13 JUNI 2001

15:30 uur

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 13 JUIN 2001

15:30 heures

De vergadering wordt geopend om 15.51 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

La séance est ouverte à 15.51 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- de heer Daan Schalck tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ontbreken van extra-treinen voor 'Rock Werchter'" (nr. 4848)
- mevrouw Kristien Grauwels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "extra nachttreinen naar aanleiding van Rock Werchter" (nr. 4900)

01 **Questions orales jointes de**
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de mise en service de trains supplémentaires pour la manifestation 'Rock Werchter'" (n° 4848)
- Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "des trains de nuit supplémentaires qui seraient mis en service à l'occasion du festival 'Rock Werchter'" (n° 4900)

01.01 **Daan Schalck** (SP): Twee jaar geleden legde de NMBS voor het eerst geen extra nachttreinen in voor het popfestival Rock Werchter. Ze zijn immers niet kostendekkend. Ook dit jaar kwam de maatschappij niet tot een overeenkomst over compensaties met de organisatoren. Voor het concert van Bon Jovi lukte dat wel. Zo vermeed men chaotische toestanden in het Leuvense stationsgebouw en in het verkeer. Wat doet de NMBS om alsnog tot een overeenkomst te komen met de organisatoren? Hoeveel verlies veroorzaken deze treinen? Is een overeenkomst voor 2001 nog mogelijk?

01.01 **Daan Schalck** (SP): Il y a deux ans, la SNCB avait, pour la première fois, décidé de ne pas mettre en service des trains de nuit supplémentaires à l'occasion du festival rock de Werchter. En effet, cette opération n'était pas rentable. Cette année encore la société des chemins de fer n'est pas parvenue à un accord avec les organisateurs à propos des compensations. Or, elle y est parvenue pour le concert de Bon Jovi. Les trains supplémentaires ont permis d'éviter des situations chaotiques dans les bâtiments de la gare de Louvain et sur le plan du trafic routier.

Que fait la SNCB pour tenter d'encore parvenir malgré tout à un accord avec les organisateurs ? A combien s'élèvent les pertes engendrées par la mise en service de ces trains ? Est-il encore possible de parvenir à un accord pour 2001 ?

01.02 **Kristien Grauwels** (AGALEV-ECOLO): De lijn organiseert elk jaar busvervoer tussen het festivalterrein in Werchter en het station van

01.02 **Kristien Grauwels** (AGALEV-ECOLO): "De Lijn" organise chaque année un transport par bus entre le terrain où se déroule le festival et la gare de

Leuven. De NMBS zorgt evenwel niet voor nachttreinen, terwijl men dat voor andere concerten in Werchter en voor andere festivals elders wel doet. Vanwaar dat verschil? Legt de NMBS alleen nachttreinen of bijkomende treinen in als die winstgevend zijn? Kan de NMBS niet zorgen voor een goede promotie van het openbaar vervoer door meer in te spelen op dergelijke evenementen?

01.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De NMBS deelt mee dat ze dezelfde criteria hanteert voor alle grote festivals. Een tarifaire en publicitaire overeenkomst is onontbeerlijk. De praktijk bewijst dat zo iets kan. De organisatoren van Werchter weigeren volgens de NMBS echter elke samenwerking. Bijkomende nachttreinen behoren niet tot de taak openbare dienst van de NMBS, waardoor de maatschappij zelf verantwoordelijk is om de kosten van 3 tot 4 miljoen frank per extra trein te betalen. Daarom wil men tenminste een *break-even* bereiken.

Ik ben van mening dat de medewerking aan dergelijke initiatieven een goede vorm van promotie voor het openbaar vervoer zou zijn. Dat moet ook in rekening gebracht worden. Het uitblijven van een overeenkomst verwondert mij, te meer daar de NMBS steeds bereid is haar medewerking te verlenen aan massa-evenementen.

Het ontbreken van overeenkomst tussen de organisatoren en de NMBS stoort me. Vroeger was een treindienst voor zulke evenementen wel verzekerd. Daardoor was er een verwachtingspatroon geschapen bij de bevolking dat niet wordt ingevuld. Het is een kans voor de NMBS om een doelgroep te bereiken die ook in de toekomst treingebruikers kunnen zijn. Ik vind dat deze situatie een negatief beeld geeft van de NMBS. Het is ook een groot probleem als al die jongeren zich 's morgens moeten verplaatsen na afloop van het concert. Ik ga alleszins op mijn kabinet verschillende actoren uitnodigen om er over te discussiëren en na te gaan waarom de onderhandelingen afgesprongen zijn. Ik weet dat het heel dringend is. Ik bestudeer deze problematiek en ik ben er van overtuigd dat er een minimum dienstverlening bij evenementen nodig is. Ik ga het onderzoeken voor de onderhandeling van het derde beheerscontract. We moeten een oplossing zoeken om duidelijke criteria op te stellen in dergelijke gevallen. Een bijdrage van de organisatoren is gewenst.

Louvain. Par contre, la SNCB ne mettra pas de trains de nuit en service alors qu'elle le fait pour d'autres concerts organisés sur le site de Werchter et pour des festivals se déroulant à d'autres endroits. Pour quelle raison l'attitude de la SNCB diffère-t-elle d'un cas à l'autre ? La SNCB ne met-elle en service des trains de nuit supplémentaires que lorsque cela génère des bénéfices ? La SNCB ne pourrait-elle assurer la promotion des transports publics en participant à ce type d'événements ?

01.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB m'a informée du fait qu'elle appliquait les mêmes critères pour tous les grands festivals. Il est indispensable d'obtenir un accord tarifaire et publicitaire. Il est apparu dans la pratique que cela est possible. Or, selon la SNCB, les organisateurs du festival rock de Werchter refusent toute collaboration. Etant donné que la mise en service de trains de nuit supplémentaires ne fait pas partie des missions de service public de la SNCB, elle doit elle-même supporter le coût de 3 à 4 millions de francs par train supplémentaire. C'est la raison pour laquelle elle souhaite au moins arriver à un équilibre.

Je pense que le fait de collaborer à de telles initiatives permettrait de promouvoir efficacement le transport public. C'est une donnée qui doit être prise en considération. L'absence d'accord m'étonne, d'autant plus que la SNCB est toujours disposée à offrir sa collaboration lors d'événements de masse.

Cette absence d'accord entre les organisateurs et la SNCB me dérange. Par le passé, un service de train était assuré pour de tels événements. Les gens s'attendaient donc à ce qu'il en soit à nouveau ainsi, mais ce n'est donc pas le cas. Pour la SNCB, c'est l'occasion d'atteindre un groupe cible composé de personnes qui pourraient devenir des clients réguliers. J'estime que cette affaire donne une image négative de la SNCB. Il se pose également un problème de taille si tous ces jeunes doivent se déplacer le matin à l'issue du concert. Quoi qu'il en soit, j'inviterai les différents responsables à mon cabinet pour discuter du problème et pour vérifier pour quelle raison les négociations ont échoué. Je sais qu'il y a urgence. Je me penche sur le problème et je suis convaincue du fait qu'un service minimum devrait être assuré à l'occasion de certains événements. J'examinerai cette question avant d'entamer les négociations concernant le troisième contrat de gestion. Nous devons chercher une solution et fixer des critères précis à appliquer dans de tels cas. Il serait souhaitable que les organisateurs apportent également leur contribution à la recherche d'une solution.

01.04 Daan Schalck (SP): Ik hoop dat uw pogingen succesvol zijn. Grote evenementen opnemen in de beheersovereenkomst is een uitstekend idee. Tegelijk moeten ook de organisatoren op hun verantwoordelijkheid gewezen worden. Het kan niet dat de NMBS – de gemeenschap dus – zou moeten opdraaien voor alle kosten.

01.05 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Het is wellicht goed dat de minister aandringt dat de NMBS meer doet dan alleen maar een aanbod richten tot de organisatoren. Een actievare opstelling is wenselijk. Toch moeten de organisatoren ook hun deel van het werk doen. Verplichte onderhandelingen opnemen in de beheersovereenkomst is een goede zaak.

Het incident is gesloten.

02 Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kosten van de HST" (nr. 4903)

02.01 Jos Ansoms (CVP): Op het einde van de vorige legislatuur werden de volledige investeringskosten van het HST-project geraamd op 147 miljard. Is het globale investeringsbedrag ondertussen gestegen en hoeveel? Kan de minister de ramingen op het einde van vorige legislatuur en de laatst aangepaste ramingen geven voor de oostelijke tak Brussel-Leuven, Hélécin-Luik, Luik-Duitse grens; voor het nieuwe station te Luik; voor de noordelijke tak Antwerpen-Nederlandse grens en voor het project vanaf Berchem-Antwerpen tot Antwerpen-Dam met de ondertunneling?

Kan de minister zeggen welke de bijdrage van het binnenlands investeringsprogramma was op het einde van de vorige legislatuur en om welk bedrag het vandaag gaat?

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De raming van 147 miljard frank werd gemaakt in 1994. Om niet telkens met omzettingsscoëfficiënten te moeten werken en om rekening te houden met het HST-verdrag met Nederland werd in de vorige regeerperiode de enveloppe verhoogd tot 167,88 miljard frank. Er werd in het tienjarenplan al 96,1 miljard frank ingeschreven voor de afwerking. De kosten evolueren dagelijks door de ontwikkelingen inzake regelgeving, projectdefinities, aanbestedingen, prijsevolutie en rentevoet op de geldmarkt. De huidige enveloppe wordt geraamd op 188 miljard frank. Daarvoor volstaan de eerder

01.04 Daan Schalck (SP): J'espère que vos efforts seront récompensés. Le fait de prévoir une disposition concernant les événements importants dans le contrat de gestion est une bonne idée. Dans le même temps, il convient également de placer les organisateurs devant leurs responsabilités. Il serait inacceptable que la SNCB et donc la société, doive couvrir tous les frais.

01.05 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Il serait souhaitable que la ministre insiste auprès de la SNCB pour que celle-ci fasse plus que simplement faire une proposition aux organisateurs. Une attitude plus active serait souhaitable. Les organisateurs doivent toutefois également assumer leur part. Il me paraît bon de prévoir une obligation de négociation dans le contrat de gestion.

L'incident est clos.

02 Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les coûts du TGV" (n° 4903)

02.01 Jos Ansoms (CVP): Au terme de la législature précédente, le coût global du projet TGV fut estimé à 147 milliards de francs. Ce montant a-t-il augmenté entre-temps et, si oui, de combien? La ministre pourrait-elle nous fournir les estimations effectuées au terme de la législature précédente ainsi que les dernières estimations disponibles pour l'embranchement est de la ligne Bruxelles-Louvain, pour Hélécin-Liège, pour Liège-frontière allemande, pour la nouvelle gare de Liège, pour la ligne nord Anvers-frontière néerlandaise, pour le projet concernant la ligne Berchem-Anvers à Anvers-Dam, avec la mise sous tunnel?

La ministre pourrait-elle préciser à combien s'élevait le montant de la contribution du programme d'investissement intérieur à la fin de la législature précédente et à l'heure actuelle?

02.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): L'estimation de 147 milliards de francs date de 1994. Afin d'éviter de devoir appliquer des coefficients d'actualisation et de tenir compte de la convention TGV conclue avec les Pays-Bas, l'enveloppe a été portée à 167,88 milliards de francs au cours de la législature précédente. Un montant de 96,1 milliards avait déjà été inscrit dans le plan décennal au titre des travaux de finition. Le coût fluctue continuellement en fonction de l'évolution de la réglementation, du concept des projets, des adjudications, des prix ainsi que des taux d'intérêt sur les marchés financiers.

vastgelegde middelen. Voor de door u gevraagde opsplitsing stel ik een tabel ter beschikking. Ik merk op dat in de grote stationscomplexen ter gelegenheid van de HST-werken ook andere werken worden uitgevoerd die op andere posten worden begroot. De huidige ramingen wijken niet substantieel af van de ramingen uit de vorige regeerperiode. Ook de verdeelsleutels werden niet gewijzigd.

02.03 Jos Ansoms (CVP): Ik zal de cijfers van de minister nagaan.

Het incident is gesloten.

03 Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de homologatie van nieuwe types camera's voor onbemand verkeerstoezicht en de uitbreiding van de overtredingen die in aanmerking komen voor vaststelling met een onbemand toestel" (nr. 4904)

03.01 Jos Ansoms (CVP): Er bestaan heel wat klachten over de onbemande controletoeestellen. Wij pleiten reeds lang voor gehomologeerde toestellen die de beelden digitaal op een centrale computer overbrengen, zoals dat in Nederland het geval is. Blijkbaar is ook bij ons de nodige garantie geleverd over de betrouwbaarheid van de nieuwe digitale toestellen, vermits we deze week het ontwerp inzake elektronische handtekening zullen goedkeuren. Intussen zijn de videocamera's nog steeds niet toegelaten, hoewel ze erg nuttig kunnen zijn bij het vaststellen van overtredingen. Hoeveel manuren kost één PV voor de vaststelling van een overtreding met een onbemande camera? Is er reeds een homologatie van de onbemande camera's? Is de minister nog steeds gekant tegen het gebruik van videocamera's?

03.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De kosten van één PV voor een vaststelling met onbemande camera's zijn moeilijk vast te stellen. Burgerlaboratoria ontwikkelen de films en de verzending gebeurt automatisch. Een steekproef onthult een gemiddelde tijdsduur van 10 minuten voor het politionele werk. Gemiddeld kost dat dus voor de federale politie 125 frank, in het oude statuut. Het nieuwe is nog niet bekend. Voor de aansluitende vragen verwijs ik naar een eerder antwoord van februari 2000. Over het algemeen verkies ik ontwikkelingen die gedragsverandering kunnen realiseren. Het dossier van de homologatie

L'enveloppe actuelle est estimée à 188 milliards de francs. Les montants engagés initialement suffiront à couvrir le coût. Le tableau que je mets à votre disposition présente la ventilation, telle que vous l'aviez demandée. Je signale que la construction des gares dans le cadre du projet TGV est assortie d'autres travaux inscrits à d'autres postes budgétaires. Les estimations actuelles ne diffèrent pas fondamentalement de celles réalisées sous la législature précédente. Les clés de répartition n'ont pas été modifiées.

02.03 Jos Ansoms (CVP): Je vérifierai les données chiffrées fournies par la ministre.

L'incident est clos.

03 Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'homologation de nouveaux modèles de caméras destinés à la surveillance automatique de la circulation et l'extension des infractions pouvant être constatées par voie de caméra automatique" (n° 4904)

03.01 Jos Ansoms (CVP): Les caméras destinées à la surveillance automatique sont l'objet de très nombreuses plaintes. Nous prôtons, quant à nous, depuis longtemps la mise en service de caméras homologuées transmettant à un ordinateur central des images numérisées, comme c'est le cas aux Pays-Bas. A l'évidence, nous disposons nous aussi des garanties nécessaires quant à la fiabilité des nouvelles caméras digitales puisque, cette semaine, nous adopterons le projet de loi sur la signature électronique. En attendant, les caméras vidéo ne sont toujours pas autorisées alors qu'elles pourraient être très utiles sur le plan de la constatation des infractions. Combien coûte, en heures-hommes, un procès-verbal dressé sur la base des images produites par une caméra automatique ? Les caméras automatiques ont-elles déjà été homologuées ? La ministre est-elle toujours opposée à l'utilisation de caméras vidéo ?

03.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Le coût d'un procès-verbal établi sur la base des images d'une caméra automatique est difficile à déterminer. Les films sont développés par des laboratoires civils et l'envoi se fait automatiquement. Selon un sondage, le travail de police prend en moyenne 10 minutes et représente en moyenne 125 francs pour assurer le travail de la police fédérale sous son ancien statut. Nous ne savons pas encore ce que cela représente sous le nouveau statut. En ce qui concerne les questions suivantes, je renvoie à la réponse que j'ai donnée en février 2000. De manière générale, je préfère les mesures

van de nieuwe toestellen wordt ten vroegste in het najaar 2001 opgestart.

03.03 Jos Ansoms (CVP): De verouderde toestellen die nu worden gebruikt, blijken wel erg arbeidsintensief. Een agent kan per dag slechts 50 PV's afhandelen. Op die manier zullen we nooit komen tot een echt handhavingsbeleid. Daarom pleit ik voor de digitale toestellen, maar daarvoor is er nog geen homologatie. De invoering van de videocamera's is wettelijk mogelijk, maar de minister weigert een KB te nemen om die toestellen in te voeren.

03.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik ben akkoord, maar ik hang ook af van het ministerie van Economische Zaken. In het najaar hopen we met een voorstel te komen in verband met de homologatie van de nieuwe camera's.

Het incident is gesloten.

04 Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken in het dossier "mobiliteitsbeheersplannen" (nr. 4905)

04.01 Jos Ansoms (CVP): Op het einde van de vorige legislatuur keurde de Kamer mijn wetsvoorstel tot organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen goed. Omdat de Senaat de evocatieprocedure niet kon afwerken moest het goedgekeurde voorstel na de verkiezingen op de lijst komen van ontwerpen die verder behandeld mochten worden. Het ontwerp werd niet behouden. De minister zou vóór januari 2000 met een eigen wetsontwerp naar de Kabinetsraad komen. Er kwam geen eigen ontwerp. De minister werd naar het sociaal overleg verwezen. Op 20 juni 2000 hield de minister een toespraak in de NAR waarop ze melde dat ze bij KB een diagnose van de woon-werkverplaatsingen van de werknemers zou laten maken door de werkgevers en de resultaten zou laten overmaken aan het ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Het is stil geworden rond de problematiek van de verkeersplannen.

Wanneer werd het aangekondigde KB gepubliceerd in het *Staatsblad*? Welke zijn de resultaten van de acties van de minister? Hoe luidt de diagnose van de woon-werkverplaatsingen? Welke maatregelen zullen wanneer genomen worden na het tot stand

susceptibles d'induire un changement de comportement. Le dossier relatif à l'homologation des nouveaux appareils sera introduit au plus tôt à l'automne 2001.

03.03 Jos Ansoms (CVP): Les appareils obsolètes utilisés actuellement semblent être à haute intensité de main-d'œuvre. Un agent ne peut traiter que 50 PV par jour. A ce train-là, nous ne pourrions jamais mener une vraie politique de maintien de l'ordre. C'est pourquoi je suis partisan de ces appareils digitaux, mais il nous manque une homologation à cet effet. L'introduction des caméras vidéo est possible d'un point de vue légal, mais le ministre refuse de prendre un arrêté royal pour l'introduction de ces appareils.

03.04 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): Je suis d'accord, mais je dépends également du ministère des Affaires économiques. A l'automne nous espérons pouvoir soumettre une proposition concernant l'homologation des nouvelles caméras.

L'incident est clos.

04 Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état du dossier concernant les plans de gestion de la mobilité" (n° 4905)

04.01 Jos Ansoms (CVP): A la fin de la législature précédente, la Chambre avait approuvé ma proposition de loi organisant les trajets du domicile au lieu de travail dans le cadre de plans de transport d'entreprise.

Le Sénat n'ayant pu clôturer la procédure d'évocation, il fallait que la proposition figure, après les élections, sur la liste des projets pouvant être traités ultérieurement. Le projet n'a pas été retenu. Avant janvier 2000, la Ministre devait soumettre au Conseil son propre projet de loi. Il n'y en a pas eu. La ministre a été renvoyée à la concertation sociale. Le 20 juin 2000, la ministre a tenu un premier discours au CNT, indiquant qu'elle ferait, par la voie d'un arrêté royal, procéder par les employeurs à une étude sur les modes de déplacement des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, et qu'elle ferait communiquer les résultats au Ministère des Transports et de l'Infrastructure. La problématique des plans de transport d'entreprise semble avoir été perdue de vue.

Quand l'arrêté royal annoncé a-t-il été publié au Moniteur ? Quels sont les résultats des actions de la ministre ? Quels sont les résultats de l'étude sur les déplacements du domicile au travail ? Quelles mesures seront-elles effectuées lorsque cet instrument de diagnostic sera disponible ?

komen van dit diagnostisch instrument?

04.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Over deze problematiek werden adviezen gevraagd. De adviesorganen deden een aantal aanbevelingen om de teksten aan te passen. We hebben dus nu een eenparig akkoord, wat ongetwijfeld de kwaliteit van het voorstel zal verhogen. De regering zal nu een wetsontwerp indienen. De databank werd geselecteerd door Agora in samenwerking met alle betrokken departementen.

(*Frans*) Er is geen andere achterstand dan die waarvan u gewaagde, indien de sociale balans op de rekeningen van 2002 toegepast zou zijn. Bovendien zal er geen sprake zijn van een achterstand omdat men niet langer met balansen, maar met wetsontwerpen zal werken.

(*Nederlands*) In de volgende weken zullen de parlementaire commissies dit project kunnen behandelen.

04.03 **Jos Ansoms** (CVP): Het is wel cynisch bedoeld dat de kwaliteit verbeterd zou zijn. Uw partij heeft vroeger vanuit de oppositie mijn ontwerp goedgekeurd. Sindsdien is er niets gebeurd. U bent ver van wat er in uw partijprogramma staat. Dit was nochtans een belangrijk punt in de regeringsonderhandelingen, verdedigd door uw partij. U slaagt er blijkbaar niet in om dat doorgedrukt te krijgen in de regering wegens tegenstand van uw liberale regeringspartner. Uw partij Ecolo-Agalev faalt hier.

04.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik dank de heer Ansoms voor zijn goede raad. Ik hoop dat we niet alleen de steun krijgen van alle betrokken sociale partners, maar ook van de parlementaire fracties.

Het incident is gesloten.

De vergadering wordt gesloten om 16.40 uur.

04.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Des avis ont été demandés sur ce problème. Les organes consultatifs ont formulé des recommandations à propos de l'adaptation des textes. Dès lors, nous disposons maintenant d'un accord qui fait l'unanimité, ce qui améliorera indubitablement la qualité de la proposition. Le gouvernement déposera un projet de loi. La banque de données a été sélectionnée par Agora en collaboration avec tous les départements concernés.

(*En français*) : Il n'y a pas de retards autres que ceux que vous avez cités, dans la mesure où le bilan social se serait appliqué sur les comptes 2002. De plus, il ne sera pas question de retard puisqu'on ne travaille plus par bilan, mais par projet de loi.

(*En néerlandais*) Les commissions parlementaires pourront examiner ce projet dans les semaines à venir.

04.03 **Jos Ansoms** (CVP): Dire que la qualité s'est amélioré, témoigne de cynisme. C'est en tant que parti d'opposition que vous avez, par le passé, voté mon projet de loi. Depuis, rien n'a bougé. Votre politique actuelle en la matière s'écarte très largement de votre programme politique. Votre parti avait pourtant défendu ce point comme un élément important au cours des négociations gouvernementales. Il semble que l'opposition de votre partenaire libéral vous empêche d'imposer au gouvernement votre vision en la matière. Le groupe Ecolo-Agalev échoue dans ce dossier.

04.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je remercie M. Ansoms pour ses bons conseils. J'espère que nous obtiendrons non seulement l'appui des partenaires sociaux mais également celui des groupes parlementaires.

L'incident est clos.

La séance est levée à 16.40 heures.