



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.