

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Handelingen

Annales

INTEGRAAL VERSLAG
VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LA

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

VAN

DU

14-06-2000

14-06-2000

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000 : Parlementair Document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA : Handelingen (Integraal Verslag)
BV : Beknopt Verslag
PLEN : Plenumvergadering
COM : Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
HA : Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA : Compte Rendu Analytique
PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission

Officiële publicaties uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Inhoud

Woensdag 14 juni 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 233

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de openbaarheid van de door Belgocontrol geregistreerde radartrajecten van de vliegtuigen" (nr. 2002)

sprekers : **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde interpellatie en mondelinge vraag van :

- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken van het dossier 'bedrijfsvervoerplannen'" (nr. 421)

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het uitblijven van een wetsontwerp 'bedrijfsvervoerplannen'" (nr. 2095)

sprekers : **Jos Ansoms, Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Olivier Chastel, Lode Vanoost**

Moties

Mondelinge vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Gewestelijk Expresnet (GEN)" (nr. 2094)

sprekers : **Simonne Creyf, 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 van het dossier 'rijbewijs met punten'" (nr. 2097)

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

Sommaire

Mercredi 14 juin 2000

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 233

Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accessibilité publique des traces radar des avions enregistrées par Belgocontrol" (n° 2002)

orateurs : **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellation et question orale jointes de :

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement du dossier 'plans de transports d'entreprises'" (n° 421)

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence d'un projet de loi 'plans de transports d'entreprises'" (n° 2095)

orateurs : **Jos Ansoms, Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Olivier Chastel, Lode Vanoost**

Motions

Question orale de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le RER (Réseau Express Régional)" (n° 2094)

orateurs : **Simonne Creyf, 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 d'avancement du dossier 'permis à points'" (n° 2097)

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

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 14 JUIN 2000

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.14 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accessibilité publique des traces radar des avions enregistrées par Belgocontrol" (n° 2002)

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de openbaarheid van de door Belgocontrol geregistreerde radartrajecten van de vliegtuigen" (nr. 2002)

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, tout d'abord, je vous demanderai de bien vouloir excuser mon absence lors de la réunion de commission de la semaine dernière. Ma question était inscrite à l'ordre du jour conjointement à celle d'un collègue. La lecture du compte rendu m'apprend que vous y avez déjà partiellement répondu. Je me permets, néanmoins, de vous poser la question, dans la mesure où certains parlementaires de la Région wallonne m'ont invité à le faire, afin de connaître l'état de la situation, plus spécifiquement en ce qui concerne l'accessibilité du public aux traces radar des avions enregistrées par Belgocontrol.

Les membres de la commission Economie du Parlement wallon, auditionnant différents acteurs de la politique aéroportuaire en région wallonne se sont rendu compte que les traces radar des avions enregistrées par Belgocontrol n'étaient pas accessibles au public.

Lors de votre visite de Liège Airport, début avril de cette année, vous aviez pourtant annoncé aux riverains qu'ils auraient accès à ces traces radar.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 14 JUNI 2000

Plusieurs raisons plaident en faveur de cette accessibilité. Tout d'abord, la demande des riverains de pouvoir vérifier, en cas de contestation de nuisances anormales, que les trajectoires des avions ont été ou non respectées. Vous savez sans doute que le gouvernement wallon, par la voix du ministre Kubla, souhaite pénaliser les compagnies en cas de non-respect des obligations qui incombent aux transporteurs.

D'autre part, cette transparence de l'information permettrait sans doute de dépassionner une partie des objections des riverains. La non-accessibilité des traces radar entérine la conviction de nombreux riverains que les trajectoires ne sont pas respectées et que, dès lors, il ne faut pas leur permettre d'en avoir la preuve. Or, le non-respect des trajectoires peut avoir plusieurs causes : erreurs de pilotage, déviation ordonnée pour une raison de sécurité, conditions climatiques particulières, etc...

En fonction de ces arguments et de vos propres déclarations, ne pouvons-nous pas connaître le calendrier endéans lequel vous comptez rendre effective l'accessibilité du public, en particulier des riverains, aux traces radar des avions qui décollent et atterrissent de nos aéroports ?

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, monsieur Chastel, j'ai effectivement répondu pour partie à la question et je vous livrerai, bien volontiers, le complément d'information que vous me demandez.

Certes, la question de transparence des informations est essentielle et, a fortiori, quand on connaît le climat de passion bien compréhensible qui règne autour de la problématique de l'aéroport de Bierset, non seulement liée à la transparence de l'information mais à bien d'autres problèmes relevant de la compétence régionale. Toute initiative ou avancée permettant de rationaliser le débat et d'amener des éléments est donc utile et nécessaire.

Isabelle Durant

Conformément aux engagements que j'avais pris le 11 avril, lors de ma visite à Bierset, j'avais effectivement interpellé Belgocontrol à propos des obstacles techniques ou juridiques devant éventuellement se présenter dans ce cadre et ce en vue d'assurer une information correcte du public, notamment sur la question des trajectoires effectivement suivies par les avions utilisant les aéroports belges.

Selon Belgocontrol, ces réticences étaient surtout motivées par un souci très légitime d'éviter une utilisation erronée des données en question.

Ensuite, nous avons évoqué le volet juridique, sachant que celui-ci est éminemment lié au volet technique. Dans la mesure où ces difficultés techniques et juridiques semblent pouvoir être levées, j'ai immédiatement repris contact avec Belgocontrol en exigeant ces informations relatives à l'aéroport, en vue de les transmettre aux autorités régionales, afin de leur permettre d'assurer la transparence de l'information.

J'attends leur réponse, d'autant plus que les débats parlementaires wallons se terminent, que, par ailleurs, le ministre Kubla s'est engagé sur une série d'éléments en cours de discussion au sein du gouvernement wallon et sur lesquels il est urgent de pouvoir répondre tout comme sur cet aspect de transparence des données.

Donc, vous pouvez compter sur ma vigilance pour obtenir rapidement de Belgocontrol les informations utiles sachant que les volets techniques et juridiques semblent pouvoir être levés assez aisément.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse et pour sa détermination dans ce domaine. Nous envisageons de suivre ce dossier dans les prochaines semaines dans la mesure où il faudra contraindre Belgocontrol à cette transparence.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Samengevoegde interpellatie en mondelinge vraag van :

- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken van het dossier 'bedrijfsvervoerplannen'" (nr. 421)

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het uitblijven van een wetsontwerp 'bedrijfsvervoerplannen'" (nr. 2095)

Interpellation et question orale jointes de :

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement du dossier 'plans de transports d'entreprises'" (n° 421)

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence d'un projet de loi 'plans de transports d'entreprises'" (n° 2095)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb lang gewacht met het indienen van deze interpellatie en wel om de regering alle kansen te geven om wat zij had beloofd, ook waar te maken. Het parlementaire jaar loopt echter stilaan ten einde en vermits er heel wat geruchten de ronde doen dat het vroeg gedaan zou kunnen zijn, houd ik deze interpellatie om maar niet te laat te komen.

Wij praten al jaren over het dreigende verkeersinfarct dat stof oplevert voor speeches, congressen en studiedagen. Dat verkeersinfarct komt met de dag dichterbij. Dat is voor iedereen duidelijk en dat ondervinden velen van ons die dagelijks in de file staan en weten dat de files langer en langer worden. Deze regering doet daaraan niets, echt niets. Op dit punt is er het afgelopen jaar nul komma nul gebeurd inzake mobiliteitssturing. Voor de economie heeft dit alle gevolgen vandien. De bereikbaarheid van de bestemmingen wordt een groot zo niet het grootste probleem. Recente studies van het VEV wijzen erop dat dit steeds meer een factor van delokalisatie van bedrijven wordt : als een bedrijf niet meer bereikbaar is, vlucht men uit bepaalde gebieden als het Antwerpse of het Brussels. De gevolgen op het sociale leven moet ik u ook niet meer vermelden : de stressgevoeligheid, de kwaliteit van de arbeid, de kwaliteit van het leven lijden daaronder. Ook de groenen hebben nu ontdekt wat wij daarrond al jaren zeggen en doen. In de file staan bevordert de kwaliteit van het leven niet, integendeel. Men is meer uren weg van huis, men ziet de kinderen of de partner niet enzovoort. Het is niet gezond en de kwaliteit van het leven lijdt daaronder.

Dan is er de verkeersveiligheid. Terwijl wij in de file staan, gebeurt er niets. Is de file opgelost, dan wil men de verloren tijd inhalen en worden roekeloze risico's genomen. Het is niet zo maar dat de vrijdagavondspits het gevaarlijkste ogenblik is in het verkeer en dat dan tussen 16 uur en 19 uur de meeste ongevallen gebeuren. De verblijfskwaliteit van de centra is ook niet meer hoe wij dat zouden wensen. Wij weten het en dat al jaren, en recente cijfers hebben nog eens bevestigd dat het verkeer met 3% per jaar aangroeit op de primaire en secundaire wegen. Wij lezen in de krant dat tot blijdschap van de regering en van iedereen er een economische groei is van zelfs meer dan 3%, maar dat betekent ook

Jos Ansoms

een verkeerstoename van 3 tot 4%. Met dergelijke cijfers zit men vlug aan een verkeerstoename van 10% - ik bedoel dan een periode van ongeveer twee jaar - en dat betekent een toename van de files met 40%. Dan is er dus inderdaad dat verkeersinfarct waarover wij al lang praten. Dan zal niet alleen meer bij regenweer of bij een toevallig verkeersongeval het verkeer stilstaan vanaf de Nederlandse grens tot ver voorbij Brussel, of van Gent tot ver voorbij Leuven. Als wij niet dringend maatregelen treffen, zal deze situatie binnen twee tot drie jaar dagelijkse kost zijn. Dat zal altijd zo zijn, dat weten wij met wiskundige zekerheid. Niemand doet daar iets aan, niemand durft zijn nek uit te steken om de nodige maatregelen te nemen.

Ik weet dat het een ingewikkeld probleem is dat u aan de hand van een pakket van maatregelen moet oplossen. Ik weet ook dat één maatregel de problemen niet zal oplossen, maar er bestaat wel een maatregel, meer bepaald de bedrijfsvervoersplannen, die een belangrijke bijdrage kan leveren voor de oplossing van de ochtenden en avondspits. Dat werd in het buitenland reeds bestudeerd en toegepast.

Vorig jaar, weliswaar in een andere samenstelling, was de meerderheid in de Kamer, gesteund door de Groenen, ervan overtuigd dat de verplichte inschrijving in een bedrijfsvervoersplan van de meeste bedrijven met meer dan vijftig werknemers, een belangrijke bijdrage zou leveren tot de oplossing van het fileprobleem. Jammer genoeg, mevrouw de minister, werd het wetsvoorstel dat inmiddels wetsontwerp werd, in oktober 1999 kaduuk verklaard. Toen de regering de lijst opmaakte van de wetsontwerpen die al dan niet voort konden worden behandeld, stelden wij, samen met uw partijgenoten van Ecolo en Agalev, met grote verbazing vast dat het wetsontwerp omtrent de bedrijfsvervoersplannen niet werd opgenomen.

Tijdens de discussie in de commissie voor de Binnenlandse Zaken met de eerste minister die het wetsontwerp verdedigde, deelde hij - nadat ik had aangedrongen het wetsontwerp toch op voormelde lijst te vermelden - ons het volgende mede: "De minister van Mobiliteit en Vervoer zal binnenkort een voorontwerp van wet voorleggen. Dit kan vervolgens vrij snel als wetsontwerp worden ingediend". Dat waren de woorden van de heer Verhofstadt, een man die nooit liegt, uitgesproken op 26 oktober 1999.

Op 10 november 1999 werd het ontwerp besproken in plenaire vergadering, waar ik in dat verband trouwens een discussie voerde met de heer Tavernier. De heer Tavernier verklaarde namens de Agalev-fractie het volgende, en ik citeer uit de Handelingen die ons tegenwoordig worden toegestuurd, wat gemakkelijk is: "Ik heb

over het probleem daarnet nog gesproken met de minister van Mobiliteit en Vervoer en zij heeft mij nogmaals bevestigd dat zij inderdaad begin 2000 dienaangaande een wetsontwerp indient".

Op 27 januari verscheen er een persbericht van de Ministerraad, waarin onder andere werd gestipuleerd: "De Ministerraad ging ermee akkoord dat de verschillende elementen van het bedrijfsvervoersplan aan een interkabinettenwerkgroep zullen worden voorgelegd. Gelijktijdig worden de sociale partners tijdens de ontmoeting op 2 februari 2000 ingelicht over het feit dat de regering hen wenst te raadplegen over dit onderwerp en hen zelfs een actieve rol wil zien spelen met betrekking tot de bedrijfsvervoersplannen. Hierna zal een voorstel aan de Ministerraad voorgelegd worden".

U begrijpt wellicht, mevrouw de minister, dat wij thans - op 14 juni - erg nieuwsgierig beginnen te worden. Van daar mijn volgende concrete vragen, waarop ik een kort, duidelijk en eenvoudig antwoord hoop te krijgen.

Ten eerste, waarom hield de regering haar belofte niet, met name dat zij begin van dit jaar een wetsontwerp zou indienen met betrekking tot de problematiek van de bedrijfsvervoersplannen? Vermoedelijk bestaat hiervoor een reden en die had ik graag gekend. Immers, als zowel de eerste minister, de fractieleider als de Ministerraad mededelen dat begin van dit jaar een wetsontwerp zal worden ingediend, dan moet er wel een grondige reden voor bestaan dat zulks zes maanden later nog niet het geval is.

Ten tweede, kunt u mij wat meer uitleg verstrekken omtrent de cryptische omschrijving van voormelde persmededeling van 27 januari? Is het mogelijk de inhoud ervan toe te lichten?

Ten derde, hoever staat het met de werkzaamheden van de interkabinettenwerkgroep? Hoeveel vergaderingen vonden er reeds plaats? Wat zijn hun bevindingen? Ik vermoed dat het niet moeilijk moet zijn, mevrouw de minister, ons hiervan op de hoogte te brengen en ons eventueel teksten ter inzage te bezorgen. Immers, voor dit ontwerp is een grote meerderheid gewonnen en dat was al zo tijdens de vorige legislatuur.

Heeft de regering hen over een ontwerp van wet op de invoering van bedrijfsvervoersplannen ingelicht en geraadpleegd? Wat werd er aan hen gevraagd? Welke actieve rol mogen zij spelen? Hebt u reeds raadplegingen met de sociale partners georganiseerd en wat zijn hiervan de resultaten? Is de bekroning van al deze activiteiten in de interkabinettenwerkgroep met de sociale partners in de vorm van een concreet voorstel aan de Ministerraad voorgelegd? Zo niet, wanneer gaat u dat doen? Mogen wij nog voor het parlementair reces een regeringsinitiatief verwachten?

Jos Ansoms

Ik hoop dat deze vragen allemaal positief worden beantwoord, want dan is er geen groot probleem. Moest dat niet zo zijn, zou de minister er zich dan mee kunnen verzoenen dat wij, over de partijgrenzen heen, afspreken om het wetsvoorstel van collega Schalck en ons wetsvoorstel - dat destijds door een grote meerderheid in deze Kamer werd goedgekeurd - hier te bespreken? De regering kan eventueel bij wijze van amendering aanpassingen en ideeën in de voorstellen verwerken. Op die manier kunnen we vooruitgang boeken en een kleine bijdrage leveren aan de oplossing van de fileproblematiek.

De heer **Daan Schalck** (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, dankzij de interpellatie van de heer Ansoms kan ik zeer kort zijn. Ik wou nog één aspect beklemtonen. De fileproblematiek, die economisch erg belangrijk is, is niet het enige probleem. Tijdens de zomermaanden zou er ook een ozonplan moeten komen. Bedrijfsvervoersplannen kunnen een kleine bijdrage leveren aan de oplossing van die problematiek. Ik beseft dat er geen eenduidige oplossing voor dit probleem bestaat en dat we allemaal samen verschillende maatregelen moeten treffen, maar dit is geen onbelangrijk element. Mevrouw de minister, ik had ook verwacht dat met betrekking tot de bedrijfsvervoersplannen al tijdens het voorjaar initiatieven zouden zijn genomen. Er zullen wel goede redenen voor zijn dat dit niet is gebeurd. Ik hoop dat we die redenen straks zullen vernemen. De discussie over deze plannen moet nog voor de zomer kunnen starten, ofwel via een ontwerp, ofwel via de voorstellen die zijn ingediend. Daarom heb ik een aantal concrete vragen betreffende de vertragingen in dit dossier en de stappen die u al hebt genomen om tot een ontwerp te komen. Welke afspraken zijn er met de sociale partners gemaakt? Welke consultatie heeft al plaatsgevonden? Bent u van plan om een eigen ontwerp in te dienen? Op welke termijn wilt u dat verwezenlijken?

Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, hoewel het mijn aanvankelijke bedoeling was om begin dit jaar een wetsontwerp over het bedrijfsvervoersplan in te dienen, werd mijn planning vertraagd door het uitvoerig overleg dat ik daarover met de betrokken partijen heb gevoerd.

Naast het fileprobleem zijn er economische, ecologische en sociale problemen die via dit voorstel een begin van oplossing moeten krijgen. Daarom vraagt deze problematiek om een uitgebreide aanpak. Ik kan onmogelijk efficiënt antwoorden zonder het geheel van factoren van nabij te onderzoeken.

Er werden nog enkele vragen opgesteld in verband met bestaande of laatste voorstellen. De vragen kwamen niet alleen van verschillende vakbonden maar ook van an-

dere actoren. Bovendien zijn er ook nog de debatten van de vorige legislatuur. Ik wil met al deze elementen werken. Het is belangrijk en noodzakelijk om ook rekening te houden met de fiscale aspecten van de verplaatsingen en de budgettaire gevolgen voor de verbetering van het vervoeraanbod aan te pakken.

Ik wil over deze elementen, waarover ik veel overleg met de verschillende actoren heb gepleegd, een debat op gang brengen. De regering zal in de komende weken in de Ministerraad een kadernota bespreken. Het is de bedoeling om begin september 2000, eens deze nota is aanvaard, een wetsontwerp in te dienen.

Mijnheer Ansoms, u vroeg welk overleg met de sociale partners werd gepleegd. Ik heb een reeks informele ontmoetingen met de vakbonden gehad. U moet weten dat de vakbonden in deze problematiek zijn geïnteresseerd in het kader van het interprofessioneel akkoord. De debatten daarover zullen in oktober 2000 van start gaan. Ik heb ook ontmoetingen met de werkgevers en met de voorzitter van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor Economie gehad. Aan deze twee raden heb ik een vraag voor advies ingediend, dat midden juli wordt verwacht. Ik denk dat het advies van de sociale partners broodnodig is en alleszins deel van de voorbereidende fase moet uitmaken. Dit zijn de redenen voor de vertraging. Dat is een realiteit.

Het is de bedoeling om deze globale problematiek - ze beperkt zich immers niet alleen tot de files - uitgebreid aan te pakken door middel van vragen betreffende de dossiers waarover in het verleden werd gedebatteerd. Ik geef een aantal voorbeelden van vragen. Welke informatie moet absoluut beschikbaar zijn in de bedrijven? Hebben de bedrijven een goede visie inzake de verplaatsing van de werknemers? Hoe kan men een goede diagnose stellen in de verschillende bedrijven? Hoe kan men met andere, kleinere bedrijven, en niet alleen met bedrijven van 50 personen en méér, werken maar bijvoorbeeld ook met ziekenhuizen met een grotere collectiviteit. De verschillende elementen en het boeiende overleg dat ik heb gepleegd vormen voor mij goede gelegenheden om tegen september 2000 een goed wetsontwerp klaar te hebben.

Het wetsvoorstel wordt op 12 juni 2000 op de agenda geplaatst in de commissie voor de Sociale Zaken. Het debat zal dus snel in het parlement worden gevoerd.

De heer **Jos Ansoms** (CVP): Mevrouw de minister, ik zal niet verbergen dat ik zeer treurig ben over uw antwoord. Wij hebben in het Nederlands een minder mooi woord voor datgene wat in uw antwoord aan bod kwam. Dat woord zal ik echter niet uitspreken. U hebt in uw antwoord enkele minuten rond de pot gedraaid. U hebt eigenlijk gezegd dat er niets is gebeurd.

Jos Ansoms

Op de vraag inzake de contacten die u hebt gehad, antwoordt u dat u informele contacten met de sociale partners hebt gehad. Ik kan daarover dus geen verslagen vragen en geen agenda inkijken.

U zegt dat er nog ruim overleg moet worden gepleegd met de betrokken partijen. Ik meen dat in de afgelopen acht jaar over geen enkel onderwerp of dossier zoveel overleg is gepleegd en adviezen werden afgeleverd als over de bedrijfsvervoersplannen. Het eerste wetsvoorstel werd in 1992 ingediend en de Nationale Arbeidsraad heeft in 1993 voor de eerste keer een advies uitgebracht. Daarna werd dit nog eens geactualiseerd. Er werden hoorzittingen gehouden met alle mogelijke betrokken partijen. Niet langer geleden dan vorig jaar werd dit ook door mensen uit uw fractie nog met veel enthousiasme goedgekeurd. Ik heb u Joos Wauters geciteerd die daar erg actief aan meegewerkt heeft. Alle elementen van alle mogelijke betrokken partijen waren dus bekend in dit dossier.

Er zijn twee redenen mogelijk waarom dit niet mocht doorgaan. Ik hoop niet dat het de eerste reden was. De eerste reden zou kunnen zijn dat dan een wetsvoorstel van Ansoms, lid van de oppositie, wet zou worden. Als dat niet zou kunnen, dan zou dat heel droef zijn. Wij zouden dan immers om een onbenullige reden een jaar tijd hebben verloren. Ik vrees echter dat de tweede reden de echte was, namelijk dat men binnen de regering geen consensus kon bereiken. Dan is dit weer een illustratie van de onbestuurbaarheid. Als het onmogelijk is om tot een consensus of beslissing te komen, blijft men treuzelen en tijd verliezen bij het aanpakken van dit maatschappelijk probleem dat zeer ernstige vormen aanneemt.

Helemaal op het einde zei u dat de commissie voor de Sociale Zaken onze wetsvoorstellen op 12 juli geagendeerd zou hebben. Dat verbaast mij aangezien ik plaatsvervangend lid ben van deze commissie en ik hier niets van afwist. Mijnheer Schalck, weet u daar soms iets van? Dat is weer een nieuw element. De vice-eerste minister kondigt hier aan dat de commissie voor de Sociale Zaken het wetsvoorstel van de heer Schalck en het mijne op 12 juli aan de agenda zal plaatsen. Dank u voor de informatie. Dit is echter nog een aanwijzing dat dit een in elkaar geflanst antwoord is om er voor het zomerreces uit te komen, in samenspraak met de voorzitter van de commissie voor de Sociale Zaken, toevallig de heer Wauters. Dat is alles. U had dat laatste beter niet kunnen zeggen. Dan had u de schijn kunnen ophouden dat dit toevallig op 12 juli aan de agenda zou staan. U hebt hier echter vandaag zelf gezegd dat de voorzitter van de commissie voor de Sociale Zaken dit op 12 juli zal agenderen. Ik loop al lang genoeg mee in het parlement om te weten wat dit allemaal betekent. Het is gewoon een opgezette show om een antwoord te kunnen geven. Na

het reces komen we hier vervolgens op 17 oktober fris en monter terug. We zullen dan wel kunnen zien dat er van de bedrijfsvervoerplannen niets in huis komt.

Ik wens dan ook een motie van aanbeveling in te dienen. Ik hoop dat de heer Schalck en andere collega's die deze problematiek ernstig nemen die mee zullen ondertekenen. De overwegingen zijn gekend. Ik vraag gewoon, ten eerste, dat de regering de voorliggende wetgevende initiatieven, enerzijds van de heer Ansoms, 240/1 en anderzijds van de heren Schalck en Bonte, 350/1, die terzake voor bespreking in aanmerking komen als uitgangspunt zou aanvaarden voor de discussie in het parlement. Ten tweede vraag ik om desgewenst amendementen in te dienen ter aanpassing van de voorliggende voorstellen. Dat kan geen probleem zijn omdat de minister zelf heeft gezegd dat de discussie over onze wetsvoorstellen op 12 juli zal beginnen. Het kan dus geen probleem vormen om een ruime meerderheid te vinden voor deze motie.

De **voorzitter** : Mijnheer Ansoms, ik heb nog wat technische informatie. Reeds een tijdje geleden werd in de Conferentie van voorzitters beslist dat dit parlement sowieso ten laatste op 15 juli op reces gaat.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik neem aan dat dit incident nog niet gesloten is?

De **voorzitter** : Mijnheer Schalck, natuurlijk niet. Ik wou de commissie alleen even deze technische informatie geven.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik zal niet meer reageren op het inhoudelijke aspect van het antwoord van de minister. Ik gun de minister nog een beetje tijd om een en ander uit te werken.

Ik noteer dat de behandeling van het wetsontwerp op 12 juli zal starten. Ik zal erop toezien dat het een ernstige bespreking wordt. Bovendien ben ik van mening dat het dossier de komende maanden op tafel moet blijven. Ik gun de minister nog een maand om een aantal voorstellen te doen.

Het parlement moet de behandeling van het wetsontwerp in de commissie voor de Sociale Zaken ernstig nemen en ik zal erop toezien dat het geen uitstel of vertragingmanoeuvre wordt om in oktober nog niets te moeten doen.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, je voudrais intervenir pour rappeler la position de notre groupe et me référer à la déclaration gouvernementale sur le sujet.

Nous sommes évidemment favorables à toute mesure susceptible d'inciter le monde des entreprises à développer des initiatives volontaires de plan de transport d'en-

Olivier Chastel

treprise. Mais, à une époque où tout le monde, y compris le CVP, reconnaît que les lourdes charges, qui pèsent sur les entreprises privées, freinent leur croissance et dissuadent les investisseurs potentiels à investir en Belgique, il serait suicidaire pour la compétitivité de nos entreprises de leur imposer des charges nouvelles même en prétextant une hypothétique amélioration de la mobilité.

Selon nous, les entreprises privées ne doivent pas payer, aujourd'hui, le prix des carences passées des pouvoirs publics en matière d'infrastructures de transport.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, collega Ansoms zei dat hetgeen nu gebeurt hem niet verbaast, gezien zijn jarenlange ervaring. Ik veronderstel, mijnheer Ansoms, dat u dan spreekt over al die jaren dat u hier bent als lid van de meerderheid.

Ik heb hier heel vluchtig gezien dat u een motie van aanbeveling, een zeer lange tekst, hebt ingediend. Als u echt de intentie had gehad om ons daarvan te overtuigen, dan had u ons die tekst op voorhand - zelfs een kwartier geleden - gegeven zodat we hem hadden kunnen lezen.

Ik blijf het een eigenaardige discussie vinden dat de minister van Vervoer en Mobiliteit hier - terecht - wordt geïnterpelleerd, terwijl de hele discussie in een andere commissie zal worden gevoerd. Er zijn zo van die geplogenheden in het parlement waarover ik mij blijf verbazen.

U hebt wel gelijk op bepaalde punten. Collega Wauters en ikzelf hebben uw wetsvoorstel mee ondertekend. Ik stond daar achter. Er zijn in deze legislatuur eveneens wetsvoorstellen ingediend. Ik vind het geen schande om te zeggen dat het inderdaad een probleem is dat er nog geen consensus is over dat idee. Collega Ansoms, ik ben het helemaal met u oneens als u daaruit de conclusie trekt dat het land met deze coalitie niet bestuurd kan worden, dat deze regering geen bestuurscapaciteiten heeft, en dergelijke meer. Ik vind het niet meer dan normaal dat meningsverschillen bestaan in een democratie. Het blijft onze intentie om resultaten te boeken. Als het eventueel een of twee jaar langer duurt dan u had gepland - u zei zelf hoe lang het nu al aansleept -, maar het tijdens deze legislatuur lukt, of dat nu binnen een maand is of binnen twee maand, dan zal deze meerderheid erin geslaagd zijn om iets te doen wat de vorige meerderheden nooit gekund hebben.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, in de normale procedure kan ik niet antwoorden op de uitlatingen van de heer Vanoost, maar als u het mij toestaat zal ik dit als een persoonlijk feit beschouwen.

Persoonlijk feit**Fait personnel**

De **voorzitter** : In dit geval denk ik dat niemand zal betwisten dat er van een persoonlijk feit sprake is.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, in verband met de tekst van de motie van aanbeveling wens ik het volgende te zeggen. Dat is nu eenmaal een uitvloeisel van dit reglement dat ons verplicht om onmiddellijk een tekst in te dienen. Als een reglementswijziging ooit een feit zou worden, zoals bijvoorbeeld in het Vlaams Parlement, dan zullen wij ook op een meer ordentelijke manier moties van aanbeveling kunnen indienen, overleg plegen en proberen dat samen te doen.

Ik dien die tekst hier voor het einde van de interpellatie in te dienen. Ik had graag dat de heer Schalck nog zou meegetekend hebben, maar ik heb er alle begrip voor dat hij dit eerst wil lezen. Ik kreeg niet de tijd de tekst te laten lezen, anders zou hij te laat ingediend zijn.

Mijnheer Vanoost, wat ik zei over mijn jarenlange ervaring, had alleen betrekking op het antwoord van de minister, op de wijze waarop zij antwoordt en niet op de rest. Het antwoord dat de minister hier gaf was een schoolvoorbeeld van oude politiek cultuur. Daar zit niets van vernieuwing in, geen nieuwe aanpak, geen nieuwe duidelijkheid, geen nieuwe efficiëntie, geen nieuwe snelheid. Ik wilde zeggen dat het eigenlijk een toonbeeld was van al dat slechte uit het verleden waar u steeds naar verwijst.

Ik stelde die vraag aan mevrouw Durant, omdat zij de opdracht gekregen heeft van de eerste minister, van de heer Jef Tavernier en van u allen, om zo snel mogelijk een wetsontwerp in te dienen. Dat is de reden waarom ik haar ondervraag en deze interpellatie hier aan bod komt. Noch min, noch meer.

De **voorzitter** : Voor alle duidelijkheid. De Conferentie van voorzitters verwijst de interpellaties naar commissies. Dit is een neutrale opmerking.

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion, des motions ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jos Ansoms en luidt als volgt :

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Jos Ansoms

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, - gelet op het monsterachtige verkeersinfarct dat elke dag dichterbij komt;

voorzitter

- gelet op de negatieve gevolgen ervan voor de economie, voor het sociale leven in het algemeen en het gezinsleven in het bijzonder, voor de verkeersveiligheid en voor de verblijfskwaliteit in de steden en de andere woonkernen;

- gelet op de dringende noodzaak om deze crisis met een geïntegreerd pakket van maatregelen te bestrijden en daarbij ook krachtig op te treden op korte termijn;

- gelet op het feit dat goede bedrijfsvervoerplannen het autogebruik in het woon-werkverkeer kunnen reduceren met 25 à 40% en aldus een betekenisvolle bijdrage kunnen leveren tot het afremmen van de dagelijkse congestie;

- gelet op de brede meerderheid die tijdens de vorige legislatuur werd bereikt omtrent de wettelijke verplichting tot organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen;

- gelet op de herhaalde toezegging van de regering om de problematiek van de bedrijfsvervoerplannen bij wet te regelen;

- gelet op het feit dat er nog steeds geen wetsontwerp ter bespreking klaar is, en dat zulk ontwerp evenmin op korte termijn beschikbaar zal zijn;

vraagt de regering :

1. de voorliggende wetgevende initiatieven, enerzijds van de heer Ansoms (doc. 240/1) en anderzijds van de heren Schalck en Bonte (doc. 350/1) die terzake voor bespreking in aanmerking komen als uitgangspunt te aanvaarden voor de discussie in het parlement;

2. hierbij desgewenst amendementen neer te leggen ter aanpassing van de voorliggende voorstellen."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jos Ansoms et est libellée comme suit :

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Jos Ansoms

et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, - vu la menace croissante d'une paralysie totale du trafic routier;

- vu les effets négatifs de celle-ci pour l'économie, pour la vie sociale en général et pour la vie de famille en particulier, pour la sécurité routière et pour la qualité de vie dans les villes et les centres urbains;

- vu l'absolue nécessité de prendre une série de mesures, notamment à court terme, pour lutter contre cette menace;

- vu que des plans de transports d'entreprise efficaces permettraient de réduire de 25 à 40% les déplacements automobiles entre le domicile et le lieu de travail et donc de contribuer sensiblement à la réduction des encombrements quotidiens;

- vu la large majorité qu'avait recueillie au cours de la législature précédente l'instauration d'une obligation légale en matière d'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise;

- vu les promesses répétées du gouvernement de régler, par la voie légale, le problème des plans de transports d'entreprise;

- vu qu'aucun projet de loi n'a encore été déposé en la matière et que ce ne sera pas davantage le cas dans un avenir proche;

demande au gouvernement

1. d'accepter que la discussion s'engage au parlement sur la base des propositions de loi de M. Ansoms (doc. 240/1) et de MM. Schalck et Bonte (doc. 350/1);

2. de déposer le cas échéant des amendements visant à modifier les dispositions des propositions de loi en question."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Lode Vanoost, Marcel Bartholomeeussen, Olivier Chastel, Jacques Chabot en Michel Wauthier en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Lode Vanoost, Marcel Bartholomeeussen, Olivier Chastel, Jacques Chabot et Michel Wauthier et Mme Marie-Thérèse Coenen.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Mondelinge vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Gewestelijk Expresnet (GEN)" (nr. 2094)

Question orale de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le RER (Réseau Express Régional)" (n° 2094)

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in de pers konden wij vernemen dat op de Ministerraad van 9 juni een discussie werd gevoerd over het GEN.

Simonne Creyf

Het persbericht daarover is bijzonder summier. Zoals gebruikelijk na een Ministerraad wordt verwezen naar de korte berichten. Wat de beslissing over het GEN betreft werd evenwel niet verwezen naar een uitvoeriger persbericht. We beschikken dus alleen over een zeer beperkt berichtje.

In dit persbericht staat te lezen dat de Ministerraad heeft beslist de studies over de uitvoering van het GEN-project in en rond Brussel dringend te actualiseren. Er komt dus een nieuwe studie- en overlegronde. De Ministerraad machtigde de minister van Mobiliteit en Vervoer om een ontwerp van akkoord tussen de betrokken partners - de federale Staat, de NMBS, de drie Gewesten en de drie regionale vervoersmaatschappijen - voor te leggen aan de Ministerraad.

Mevrouw de minister, tijdens de vorige legislatuur op 30 maart 1999 werd door de federale overheid en de Gewesten omtrent het Gewestelijk Expresnet een protocol gesloten in de interministeriële conferentie Verkeer en Infrastructuur. Het federale gedeelte omvatte toen de spoorontdubbeling richting Nijvel en Ottignies, de tunnel Josaphat-Schuman op Brussels grondgebied, de spoorontdubbeling Brussel-Denderleeuw, de realisatie van de HST-terminal te Schaarbeek met verbinding naar Zaventem, de spoorontsluiting van Zaventem richting Antwerpen en richting Leuven en de aankoop van rollend materieel. Heel dit project en dus het federale luik van het toen gesloten protocol wordt door de NMBS zelf geraamd op 181 miljard frank. Wij weten dat de tunnel Josaphat-Schuman en de HST-terminal van Schaarbeek niet tot de meest geliefde projecten van de Brusselse groenen behoren.

Mevrouw de minister, wat betekent nu precies de beslissing van de Ministerraad in verband met het protocol dat werd gesloten op 30 maart 1999 ? Betekent dit dat de regering nog achter het protocolakkoord staat, of juist niet meer ? Laten wij concreter zijn. Staat u, mevrouw de minister, nog achter het protocolakkoord, onder meer wat betreft de tunnel Josaphat-Schuman en de HST-terminal in Schaarbeek ?

Ten tweede, wat zullen de gevolgen zijn van de nieuwe studie- en overlegronde in verband met het uitstellen van het project van het GEN ? Wat zullen eventueel de gevolgen zijn van het uitstellen van het GEN en de gevolgen van de beslissing van de Ministerraad op de financiering van het GEN ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de Ministerraad heeft op 9 juni 2000 mijn uitgebreide nota voor de lancering van het GEN in en rond Brussel besproken. Die uitgebreide nota werd geïnspireerd door de werkgroep op hoog niveau, actief sinds 15 februari 2000 met acht partners.

Dit project bestaat uit een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod. Het spoornet vormt de ruggengraat van het GEN en wordt aangevuld met een netwerk van snelbussen die de zones zonder spoorlijn met elkaar verbinden. Dat is dus niet alleen maar een spoorwegproject, maar een geïntegreerd vervoersaanbod. De Ministerraad van 9 juni 2000 ging akkoord met de doelstelling het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone betekenisvol te doen stijgen tegen de voltooiing van het project, voorzien voor 2010. De GEN-zone strekt zich uit in een straal van ongeveer dertig kilometer rond het centrum van Brussel. Het project telt acht partners : de federale staat, de NMBS, de drie gewesten en de drie regionale vervoermaatschappijen. Dit betekent een omvangrijke taak van overleg en uitwerking. In dit kader heeft de raad het mandaat van de GEN op hoog niveau bevestigd. Deze groep werd opgericht door de interministeriële conferentie van 30 maart 1999. Het protocolakkoord van 30 maart 1999 is inderdaad heel belangrijk. Ik herinner u eraan dat er een nieuwe meerderheid is die met dit protocol kan werken en verder kan gaan, als het een goede basis is. Dit is geen godsdienst, om zo te zeggen.

Het net, zoals gedefinieerd door het studiesyndicaat in januari 1998, is het vertrekpunt voor de aanvullende debatten die nu worden gevoerd. Vandaag is al een groot deel van de infrastructuur beschikbaar om de GEN-treinen uit te baten. Zelfs vandaag kan dat op de bestaande lijnen in Wallonië, dat is een kwestie van aanbod. Enkel nieuw rollend materieel ontbreekt. De studie daarover werd toegekend aan de NMBS via het bijvoegsel aan het beheerscontract. Ik vat samen. De Ministerraad heeft vrijdag beslist dat de Sofretus-Sistra-studie die de basis van het project vormt, dringend wordt gereactualiseerd. Dat is belangrijk.

Dat is belangrijk als u weet dat de projectie inzake het verkeer elk jaar verandert.

Ten tweede bestaat de doelstelling duidelijk in het doen stijgen van het marktaandeel van het openbaar vervoer in het aantal verplaatsingen in de GEN-zone.

Ten derde, de mogelijkheid van een partnership tussen de openbare sector en de privé-sector zal worden onderzocht om verschillende scenario's van financiering te ontwikkelen.

Ten vierde, de Raad heeft mij de opdracht gegeven een samenwerkingsakkoord voor te stellen tussen de vier betrokken partijen, namelijk de federale overheid en de drie Gewesten. Dit ontwerp van samenwerkingsakkoord wordt vóór eind oktober 2000 verwacht.

In deze optiek zal de GEN-groep op hoog niveau zijn werk voortzetten om het ontwerp van samenwerkingsakkoord voor te bereiden. Dit ontwerp zal het vervoersaanbodproject van het GEN, het project voor de finali-

Isabelle Durant

satie en de financiering alsook onmisbare begeleidingsmaatregelen voor het bereiken van het doel inzake mobiliteit en het in beschouwing nemen van de stadsontwikkeling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omvatten. De studie Sofretis-Sistra zal zo snel mogelijk overgezonden worden. Het is de vaste wil van de regering om snel vooruitgang te boeken. Er is dus geen sprake van vertraging of uitstel van de werken. Dat werd beslist in de Ministerraad van 9 juni.

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : Mevrouw de minister, ten eerste, in tegenstelling tot wat u zegt, vrees ik dat er wel degelijk uitstel komt van heel het project. Ik heb persberichten gelezen waarin stond dat er wel meer geld voor Brussel komt maar niet voor het GEN. Het GEN wordt dus weer op de lange termijn geschoven.

Ten tweede had u het over het protocolakkoord en het feit dat er intussen een nieuwe meerderheid is. Dat is een duidelijke boodschap. Wij zullen nu uiteraard met veel belangstelling uitkijken naar de uiteindelijke beslissing van deze regering in verband met de HST-terminal te Schaarbeek.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken van het dossier 'rijbewijs met punten'" (nr. 2097)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement du dossier 'permis à points'" (n° 2097)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in de afgelopen weken hebben de media vol gestaan van het langverwachte veiligheidsplan dat er eindelijk is. Ons land zal met dit plan waarschijnlijk op slag het meest veilige land van het westelijk halfrond worden. Natuurlijk heb ik met ongeduld uitgekeken naar het gedeelte over de verkeersveiligheid. Ik stelde echter vast dat dit een zeer mager beestje is. Dat viel ook te verwachten. In het veiligheidsplan van de heer Verwiltghen heeft men immers alleen datgene teruggevonden wat ook in het regeerakkoord was ingeschreven met betrekking tot de verkeersveiligheid. Dat was niet erg veel. Dit werd niet aangevuld met nieuwe maatregelen, wat ik nochtans gehoopt had. Tot mijn verbazing stelde ik bovendien vast dat het weinige dat hierover in

het regeerakkoord stond niet eens volledig werd overgenomen. In het regeerakkoord stond immers het raadselachtige zinnetje : "Na overleg in de schoot van de regering zal de wet betreffende de verkeersveiligheid uitgevoerd worden".

In mensentaal betekent dit het rijbewijs met strafpunten. Mijn verbazing was groot dat dit in dat wereldbepaalde veiligheidsplan niet weerhouden werd.

Mevrouw de minister, betekent de afwezigheid van het rijbewijs met punten in het veiligheidsplan van de regering dat dit uit het regeerakkoord ondertussen stilzwijgend is afgevoerd ?

Zo neen, hoe komt het dan dat in het veiligheidsplan niet over het rijbewijs met punten wordt gesproken ? Welke concrete stappen heeft de minister van Verkeersveiligheid - haar bevoegdheid en verantwoordelijkheid - gezet in dit dossier ? In welke werkgroepen wordt dit dossier besproken ? Gebeurt dit op het niveau van de administratie, van de interkabinettenwerkgroepen, van het ICVI of op het niveau van de verschillende belangengroepen ?

Is er de afgelopen maanden over dat dossier op een of ander niveau gesproken ? Zo ja, wat is de stand van zaken van deze besprekingen ?

Kunt u mij concreet zeggen hoever het staat met de verdere voorbereiding van het van kracht worden van dit rijbewijs met punten ?

Is het Centraal Bestand, dat de punten registreert, reeds toegankelijk ? Worden de gegevens van alle steden en gemeenten reeds naar dit Centraal Bestand toegezonden ?

Hoever staat het met de informatisering van de parketten en de politierechtbanken, en bij de Administratie Verkeerswezen ? Is de software voor het rijbewijs met punten reeds geïnstalleerd ? Is er een classificatie opge maakt van overtredingen in het licht van het toewijzen van de punten van soort overtreding ?

Dit zijn zaken die via een koninklijk besluit moeten worden geregeld. Mevrouw de minister, u moet die koninklijke besluiten opstellen.

Hoever staat het met de cursussen die overtreders moeten volgen ? Wie mag die organiseren ? Hoe zullen zij georganiseerd worden ? Wat zijn de kosten ? Dit zijn allemaal zaken die nog bij uitvoeringsbesluit moeten worden geregeld.

Indien de minister nog steeds vasthoudt aan het rijbewijs met punten, wat ik van haar verwacht gezien haar partijprogramma, houdt zij dan nog altijd staande dat het rijbewijs met punten zal functioneren in de loop van 2000 ? Als dat niet het geval zou zijn, wanneer dan wel ?

Jos Ansoms

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, het gaat hier over een moeilijk dossier. Ik hoop u dit zeker niet te zeggen.

Mijnheer Ansoms, ik moet u er niet aan herinneren dat de tekst reeds lang geleden werd goedgekeurd en toen al op verscheidene praktische en technische problemen stootte. Ik heb het hier vooral over informatica, maar daarover zal ik het hebben in verband met het Centraal Bestand Rijbewijzen.

Het is inderdaad nodig dat er verschillende maatregelen worden genomen om de veiligheid op onze wegen te verbeteren. Dit staat niet in het federale veiligheidsplan. Het federale veiligheidsplan legt een aantal algemene richtsnoeren vast inzake verkeersveiligheid. Dit plan gaat inderdaad niet in detail in op de verscheidene afzonderlijke projecten.

In de loop van de volgende weken moet ik een gedetailleerd plan indienen. Dat plan zal de algemene filosofie, zoals die in het veiligheidsplan stond, volgen. Wel zal het meer concrete maatregelen bevatten, niet alleen in verband met categorisering van de overtredingen enzovoort, maar in verband met verschillende punten waaronder vele punten waarover wij hebben hier gesproken in verband met verkeersveiligheid.

Wat betreft de concrete stappen baseer ik mij op een nota van mijn administratie van 26 april waarin zij een stand van zaken schetst met betrekking tot het Centraal Bestand Rijbewijzen. Een aantal gemeenten is nog druk bezig de achterstand op de invoer van gegevens weg te werken. Bij de meeste softwareproviders zouden de problemen opgelost zijn, maar blijkbaar vormen de diversiteit van invoeringssystemen en het gebrek aan opleiding van gemeenteambtenaren, nog problemen.

Hoewel de directie Rijbewijs niet over een compleet beeld beschikt van de situatie ter plaatse, staat het vast dat het Centraal Bestand Rijbewijzen nog niet volledig is.

Naar aanleiding van regelmatige inspecties bij de gemeenten werd bovendien een fundamentele achterstand vastgesteld inzake de afhandeling van de dossiers met betrekking tot de rijbewijzen. Als het centraal bestand gegevens bevat over rijbewijzen kan terecht de vraag worden gesteld of die gegevens nog wel overeenstemmen met de werkelijkheid. Dit is vooral het gevolg van een gebrek aan personeel in de gemeenten en het ontbreken van de lokale politieke wil om de nodige investeringen te doen voor het bijhouden van de rijbewijsdossiers.

De belangrijkste uitdagingen in de nabije toekomst, in verband met een centraal bestand inzake rijbewijzen, zijn het ter beschikking stellen van de "historiek" van de

rijbewijzen aan de gemeenten, het verlenen van de toegang tot het bestand aan de politiediensten, de informatisering van het verval van het recht om een voertuig te besturen en het verkrijgen van een controle over de gesloten documenten.

Op 24 februari 2000 deelde een ambtenaar van Justitie tijdens een vergadering met mijn diensten mede dat in de politierechtbanken van Brussel en Bergen de informatisering wordt aangevat in september 2000, terwijl er nog niet in een informatisering is voorzien bij de politierechtbank van Eupen.

De rechtbanken van eerste aanleg van Bergen en Brussel zijn nog niet klaar met de informatisering en bij de rechtbank van Eupen is er nog niets bepaald in die zin.

Bij de hoven van beroep die kunnen fungeren als leverancier van punten indien betrokkenen in beroep gaan tegen een beslissing van een politierechtbank, moet het informatiseringsproces nog een aanvang nemen.

Dat is de huidige stand van zaken.

Hoewel de informaticadiensten van mijn administratie reeds de nodige aandacht schonken aan de gevolgen van een mogelijke invoering van een rijbewijs met punten, wacht men met de concrete voorbereidende werkzaamheden op de principiële beslissing van de regering hieromtrent.

Op de specifieke vragen in verband met het categoriseren van overtredingen en de cursussen 4B en 4C, kan ik slechts antwoorden na de principiële beslissing van de regering. Er vond evenwel reeds een gedachtewisseling plaats met het BIVV over voornoemde cursussen, naar aanleiding van de opmerkingen in de knelpuntennota.

Aan de goedkeuring van het federaal veiligheidsplan gingen heel wat interkabinettenvergaderingen vooraf. Tijdens die vergaderingen werd de algemene filosofie bepaald. Er zullen uiteraard nog meer vergaderingen worden georganiseerd om de concrete toepassingsmaatregelen vast te leggen. Dit aspect behoort niet uitsluitend tot mijn bevoegdheid; in dat verband denk ik bijvoorbeeld aan de controle en dergelijke.

Tijdens de volgende weken zal ik overleg plegen met mijn bevoegde collega's, omtrent het nemen van specifieke maatregelen in verband met het verkeersveiligheidsplan dat een element zal zijn van het veiligheidsplan van minister Verwilghen.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mevrouw de minister, volgens u bestaat het verkeersveiligheidsplan slechts uit algemene richtsnoeren. Als het niet meer voorstelt, dan begrijp ik niet waarom daarrond zoveel heisa wordt gemaakt.

Jos Ansoms

Inderdaad, als het slechts gaat om algemene richtlijnen die nog moeten worden ingevoerd, betekent dit dat hieromtrent het voorbije jaar niets gebeurde, aangezien de algemene richtlijnen reeds in het regeerakkoord werden opgenomen.

Voorts zei u dat in de loop van de volgende weken een meer gedetailleerd plan zal worden uitgewerkt. Zal hierin de invoering van het rijbewijs met punten worden opgenomen, zoals u dat voorstelde in de algemene richtlijnen ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Je me tiens effectivement aux décisions du gouvernement après concertation en son sein.

Je ferai tout ce qui est nécessaire pour que la concertation ait lieu et que l'on puisse déterminer, sur la formule existante ou une autre, quelque chose qui soit apparenté à une catégorisation des infractions.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik zal nog een poging doen. Zult u als minister het voorstel indienen om het rijbewijs met strafpunten in te voeren ?

Minister **Isabelle Durant** : Ik heb u geantwoord. Mijn standpunt is gebaseerd op de regeringsverklaring. In die verklaring lees ik de kleine zin : "... na overleg in de regering..." Dit overleg vindt momenteel plaats en ik hoop dat we in de regering een goed verkeersveiligheidsplan kunnen uitwerken met daarin onder meer een rijbewijs met punten of een variante. Ik wil terzake een akkoord bereiken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.15 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 15.15 heures.*