



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

17-01-2001

16:00 uur

mercredi

17-01-2001

16:00 heures

INHOUD

- Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de posttreinen" (nr. 3009) 1
Sprekers: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het project 'Even bijtanken', verkeerseducatie voor senioren" (nr. 3043) 2
Sprekers: Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "werken op buiten gebruik gestelde spoorwegen" (nr. 3070) 3
Sprekers: Joos Wauters, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "short sea shipping" (nr. 3086) 4
Sprekers: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "alcoholcontroletoeestellen in het verkeer" (nr. 3100) 5
Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van een ringweg te Spa" (nr. 3127) 6
Sprekers: André Frédéric, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verlenging van de Thalys Parijs-Namen-Luik tot Verviers" (nr. 3136) 7
Sprekers: André Smets, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan 8

SOMMAIRE

- Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains postaux" (n° 3009) 1
Orateurs: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet d'actualisation des connaissances relatives au code de la route, éducation à la sécurité routière pour les seniors" (n° 3043) 2
Orateurs: Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "des travaux sur des voies ferrées désaffectées" (n° 3070) 3
Orateurs: Joos Wauters, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le petit cabotage" (n° 3086) 4
Orateurs: Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les appareils effectuant les alcootests dans la circulation routière" (n° 3100) 5
Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réalisation d'une route de contournement à Spa" (n° 3127) 6
Orateurs: André Frédéric, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la prolongation de la ligne Thalys Paris-Namur-Liège vers Verviers" (n° 3136) 7
Orateurs: André Smets, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Lode Vanoost à la vice- 8

de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe boetes bij de NMBS" (nr. 3066)

Sprekers: **Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouvelles amendes de la SNCB" (n° 3066)

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 17 JANUARI 2001

16:00 uur

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

du

MERCREDI 17 JANVIER 2001

16:00 heures

De vergadering wordt geopend om 16.50 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de posttreinen" (nr. 3009)

01.01 Daan Schalck (SP): Ik vernam via de pers dat De Post geen beroep meer zou doen op de NMBS voor het vervoer van poststukken. Het wegvallen van de posttreinen betekent alweer een toename van het aantal vrachtwagens op onze wegen.

Gaat het om een definitieve beslissing? Wat is het eventuele omzetverlies voor de NMBS?

01.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De nieuwe conventie ging in op 1 januari 1999 en geldt voor vijf jaar, behoudens opzegging door één der partijen. De NMBS heeft nog geen opzegbrief ontvangen.

Het stopzetten van het posttreinverkeer zou de NMBS jaarlijks bruto vier miljoen euro kosten, wat uiteraard een groot verlies zou betekenen. In de nieuwe conventie worden de prijzen anders berekend, wat voor een aanzienlijke prijsvermindering zorgt. De nieuwe conventie kan jaarlijks herzien worden op 1 januari. Een *quality charter* maakt integraal deel uit van de conventie, inclusief afspraken over vergoedingen voor vertragingen.

Ik stuurde minister Daems eind september een brief

La séance est ouverte à 16.50 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains postaux" (n° 3009)

01.01 Daan Schalck (SP): J'ai appris par la presse que La Poste ne ferait plus appel à la SNCB pour le transport des envois postaux. La suppression des trains postaux ira de pair avec une nouvelle augmentation du nombre de camions sur nos routes. Cette décision est-elle définitive ?

Quelle est la perte éventuelle de chiffre d'affaires pour la SNCB ?

01.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): La nouvelle convention a pris cours le 1er janvier 1999 et vaut pour cinq ans, sauf en cas de résiliation par l'une des parties. La SNCB n'a pas encore reçu de lettre de résiliation.

La suppression des trains postaux entraînerait une perte annuelle brute de quatre millions d'euros pour la SNCB, ce qui constituerait en effet une perte importante. Dans le cadre de la nouvelle convention, les prix sont calculés autrement, ce qui se traduit par une diminution de prix considérable. La nouvelle convention peut être revue chaque année au 1er janvier. Une charte de qualité fait partie intégrante de la convention et comprend des dispositions relatives aux indemnités de retard.

Fin septembre, j'ai envoyé une demande d'information au ministre Daems mais je n'ai pas

om informatie, maar ontving nog geen antwoord, wat ik positief interpreteer. Ik wacht zijn reactie af, maar kan meedelen dat ik het uitbesteden van kleine pakketten aan ABX geen goed idee vind.

01.03 Daan Schalck (SP): Ik ben zeer tevreden met dit antwoord. De minister heeft dezelfde standpunten inzake economie en mobiliteit als ikzelf. Ik zal deze vraag ook aan minister Daems stellen. De overheden hebben zeker een voorbeeldfunctie. De NMBS zal zich soepel moeten opstellen.

Het incident is gesloten.

02 Mondelinge vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het project 'Even bijtanken', verkeerseducatie voor senioren" (nr. 3043)

02.01 Peter Vanvelthoven (SP): Op 5 oktober 1999 stelde ik een vraag over het project "Even Bijtanken", dat een gratis cursus verkeersregels gaf aan senioren, teneinde hun zelfvertrouwen en veiligheidsgevoel in het verkeer op te krikken. Het F.A.B. noemt de actie een succes, belicht het enthousiasme van alle betrokken partijen en hoopt dat de actie zou worden verdergezet. Nu ik het eindverslag van de evaluatie heb kunnen inkijken, stel ik de vraag of de minister het project wil verderzetten.

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De twee overeenkomsten met de federaties hadden betrekking op de jaren 1998 en 1999. In de begroting werd daartoe onder "studies en acties" respectievelijk 5 en 3,3 miljoen frank ingeschreven, van de beschikbare 10 miljoen. De overeenkomsten voorzagen in een evaluatieverslag over de cursussen per taalrol.

De verslagen schrijven het succes vooral toe aan het feit dat de cursussen gratis waren. Er zou een aantal verschillen zijn: de Vlaamse cursussen zouden beter georganiseerd geweest zijn en de publiciteit zou beter zijn geweest. De evaluatieverslagen worden verder onderzocht.

Doel was een dynamiek op te starten om andere partners inzake verkeersveiligheid ertoe aan te zetten deze cursussen zonder overheidssubsidie verder te organiseren. Bovendien is er sinds half 2000 naast de F.A.B. een nieuwe federatie bijgekomen, de F.E.R. De begroting 2001 voorziet in een bedrag van 5 miljoen voor studies en 6 miljoen voor acties. Die 6 miljoen

encore reçu de réponse, ce qui me paraît positif. J'attends sa réaction mais confier les petits paquets à ABX ne me semble pas une bonne idée.

01.03 Daan Schalck (SP): Je suis satisfait. La ministre et moi-même partageons des points de vue identiques en matière d'économie et de mobilité. Je poserai la même question au ministre Daems. Les pouvoirs publics doivent montrer l'exemple. La SNCB devra faire preuve de souplesse.

L'incident est clos.

02 Question orale de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet d'actualisation des connaissances relatives au code de la route, éducation à la sécurité routière pour les seniors" (n° 3043)

02.01 Peter Vanvelthoven (SP): Le 5 octobre 1999, j'ai posé une question sur le projet de cours gratuits d'actualisation des connaissances du code de la route pour les seniors. Ces cours sont destinés à augmenter leur confiance en soi et leur sentiment de sécurité. La FAB considère cette action comme un succès. Elle a souligné l'enthousiasme de toutes les parties et espère que l'action sera poursuivie. Après lecture du rapport final d'évaluation, je souhaiterais demander à la ministre si elle envisage de poursuivre le projet.

02.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Les deux accords avec les fédérations portaient sur les années 1998 et 1999. Le poste « études et actions » du budget prévoyait respectivement 5 et 3,3 millions, sur un montant disponible de 10 millions. Aux termes des accords les cours devaient faire l'objet d'un rapport d'évaluation par rôle linguistique.

Selon les rapports, le succès est essentiellement imputable à la gratuité des cours. Certaines différences ont été observées: les cours en néerlandais auraient été mieux organisés et la publicité aurait été plus efficacement menée. Les rapports d'évaluation sont toujours à l'examen.

L'objectif était de dynamiser les autres partenaires concernés par la sécurité routière pour les inciter à poursuivre ces cours sans intervention des pouvoirs publics. Par ailleurs, au milieu de l'an dernier, une nouvelle fédération, la FER, s'est jointe à la FAB. Le budget 2001 prévoit 5 millions pour les études et 6 millions pour les actions. Ces 6 millions doivent être intégralement consacrés à l'organisation de cours

kunnen niet louter worden besteed aan het organiseren van gratis cursussen. Mijn diensten zullen met alle betrokkenen een formule zoeken om dergelijke cursussen te kunnen organiseren, waarbij de kostprijs door de partners inzake verkeersveiligheid gedragen wordt.

Inhoud, kwaliteit en standaardisatie van de cursus is prioritair. Wij willen dus, mits andere modaliteiten en differentiatie tussen de gemeenschappen, dit project verderzetten.

02.03 Peter Vanvelthoven (SP): Ik ben het grotendeels eens met de minister. Vooraleer het federale project van start ging, waren er lokale acties waartoe de verzekeringsmaatschappijen financieel bijdroegen. Men moet terug spreken met de verzekeringssector, die heeft alle belang bij dit soort acties.

Het incident is gesloten.

03 Mondelinge vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "werken op buiten gebruik gestelde spoorwegen" (nr. 3070)

03.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Tot 2002 staat de NMBS geen werken toe op buiten gebruik gestelde spoorwegen. Reeds aangelegde fiets- en wandelpaden kunnen hierdoor niet worden onderhouden en er kunnen geen nieuwe worden aangelegd. De NMBS zou voorrang willen geven aan specifieke spoorwegdossiers. Wij betreuren dat omdat deze mogelijkheden onterecht worden beknot terwijl wij toch in een ware mobiliteitscrisis leven.

Is dit werkelijk de optie van de NMBS? Wat is de motivering daarvoor? Kan die optie worden gewijzigd en wat zal de minister daartoe doen?

03.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Een groot deel van de buiten gebruik gestelde spoorlijnen werd inderdaad aan de gemeenten toevertrouwd. Er kwamen wandel- en fietspaden die door de gemeenten onderhouden worden. De uitbesteding geldt altijd voor een relatief lange termijn, doch er is altijd een opzeg mogelijk.

Er is geen administratieve beslissing in verband met nieuwe wandel- en fietspaden. Artikel 30 bis van het beheerscontract bepaalt dat ten bewarende titel geen bestaande spoorlijnen meer worden opgebroken. In het derde beheerscontract zal dit

gratis. Mes services rechercheront une formule avec tous les intéressés, afin de pouvoir organiser des cours dont le coût serait pris en charge par les partenaires dans le domaine de la sécurité routière.

Le contenu, la qualité et la standardisation des cours sont prioritaires. Moyennant certaines autres modalités et une différenciation en fonction des Communautés, nous entendons poursuivre ce projet.

02.03 Peter Vanvelthoven (SP): Je partage en grande partie l'avis de la ministre. Avant que le projet fédéral ne soit mis sur les rails, des actions locales ont vu le jour avec l'aide financière des compagnies d'assurance. Il faut rouvrir la discussion avec le secteur des assurances pour lequel ce type d'action représente un intérêt capital.

L'incident est clos.

03 Question orale de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "des travaux sur des voies ferrées désaffectées" (n° 3070)

03.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): jusqu'en 2002, la SNCB n'autorise pas de travaux sur des voies ferrées désaffectées. Cette interdiction entrave toute possibilité d'entretien des sentiers de promenade et des pistes cyclables qui existent déjà et empêche l'aménagement de nouveaux tronçons. La SNCB souhaite accorder la priorité à certains dossiers ferroviaires. Nous déplorons cette situation car ces voies de communication sont injustement limitées alors que nous assistons à une véritable crise de mobilité.

La SNCB a-t-elle vraiment fait ce choix ? Comment cette décision a-t-elle été motivée ? Cette option pourrait-elle être reconsidérée ? Que compte entreprendre la ministre à cet effet ?

03.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Une grande partie des voies ferrées désaffectées a en effet été transférée aux communes. Des sentiers de promenade et des pistes cyclables ont été créés et ils sont entretenus par les communes. L'adjudication s'étend toujours sur un laps de temps assez long mais il est également possible de signifier un préavis.

Il n'existe pas de décision administrative concernant de nouveaux sentiers de promenade ou de nouvelles pistes cyclables. L'article 30bis du contrat de gestion prévoit, à titre conservatoire, de ne plus démanteler les voies ferrées existantes. Ce

probleem worden opgelost. Dat wordt nu voorbereid. Het gaat dus slechts om een tijdelijke maatregel om te vermijden dat nog lijnen worden opgebroken die in het toekomstige spoornetwerk kunnen worden gebruikt.

03.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Ik begrijp dat men overbodige kosten wil vermijden. Ik ben voorstander van een evenwichtige, rationele en functionele heropening van bepaalde spoorlijnen en kijk uit naar het volgende beheerscontract.

De bevolking moet er begrip voor hebben dat fiets- en wandelpaden slechts tijdelijk kunnen zijn en zo nodig moeten wijken voor spoorlijnen. Ik zal de vraag inzake het onderhoud opnieuw voorleggen aan de mensen die ze me doorspeelden. Ik hoop dat snel werk wordt gemaakt van een globaal en evenwichtig mobiliteitsbeleid.

03.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er was gezegd : 15 maart;

Het incident is gesloten.

04 Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "short sea shipping" (nr. 3086)

04.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Eind november 2000 had in Gent een colloquium plaats, georganiseerd door *L'Agence de Coopération pour l'Europe de la Mer* met als thema *Short Sea Shipping: Towards a new Mobility in Europe*. Het idee is dat ook verkeer over korte afstanden over zee kon gebeuren. Zo kan transatlantisch zeetransport zich richten op de grotere havens. Havens in het binnenland kunnen ook een belangrijke rol spelen bij het verlichten van het wegtransport.

Welke initiatieven zal de minister hieromtrent ontwikkelen, vooral in het kader van het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie?

04.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Dit is voor mij een zeer belangrijk aspect bij het streven naar een duurzame en veilige mobiliteit. Ik heb daarom het bestuur Maritieme Zaken en Scheepvaart opdracht gegeven het dossier met de gewesten en op Europees vlak op te volgen. Daartoe volgt het bestuur verschillende vergaderingen van het Vlaams Gewest en diverse *focal points meetings*. Er worden oplossingen

problème sera résolu dans le cadre du troisième contrat de gestion qui est en préparation. Il s'agit donc d'une mesure temporaire visant à éviter de démanteler des voies susceptibles d'être utilisées dans le futur réseau ferroviaire.

03.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Je comprends que l'on souhaite éviter des dépenses superflues. Je plaide en faveur d'une réouverture équilibrée, rationnelle et fonctionnelle de certaines lignes et j'attends avec impatience le nouveau contrat de gestion.

La population doit comprendre que les sentiers de promenades et les pistes cyclables aménagés sur ces voies désaffectées ne revêtent qu'un caractère temporaire et que des trains pourraient à nouveau y circuler. Je reposerai la question relatives à l'entretien aux personnes qui me l'ont transmise. J'espère qu'une politique de mobilité globale et équilibrée sera prochainement d'actualité.

03.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais) : La date avait été fixée au 15 mars.

L'incident est clos.

04 Question orale de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le petit cabotage" (n° 3086)

04.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): A la fin du mois de novembre 2000, l'Agence de Coopération pour l'Europe de la Mer a organisé un colloque sur le thème *Short Sea Shipping : Towards a New Mobility in Europe*. La possibilité d'organiser des déplacements en mer, également sur de courtes distances, constituait l'idée sous-jacente à l'organisation de ce colloque. Le petit cabotage permettrait la concentration du transport maritime transatlantique sur les ports plus importants. Les ports intérieurs peuvent jouer un rôle important dans le délestage du transport routier.

Quelles initiatives la ministre prendra-t-elle à ce sujet, en particulier dans le cadre de la présidence belge de l'Union européenne?

04.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais) : Cette matière revêt une grande importance à mes yeux dans le cadre de la lutte en faveur d'une mobilité durable et sûre. Dès lors, j'ai chargé l'Administration des Affaires maritimes et de la navigation de suivre ce dossier en concertation avec les Régions et à l'échelle européenne. Dans cette perspective, elle a participé à diverses réunions de la Région flamande et à divers *focal*

gezocht voor de knelpunten in de federale wetgeving en voor de problemen in de korte vaart.

Wij zullen deelnemen aan een studiedag met de privé-sector op het einde van het Belgisch voorzitterschap en aan de vergaderingen met het Europees kortevaartpromotiebureau en de *focal points meetings*? Wij nemen deel aan de studie in verband met de korte vaart, aanbesteed door het Vlaams Gewest en de implementatie van de Europese richtlijn.

De korte vaart moet gepromoot worden, maar wij botsen op de verschillende nationale wetgevingen en standpunten. Samenwerking met de gewesten is echter evident.

04.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Het antwoord verheugt me: er is bezorgdheid over de problematiek en er zijn heel wat mogelijkheden. Het gaat weliswaar om een gedeelde bevoegdheid met de gewesten. Ik hoop dat tijdens het Europese voorzitterschap grote vooruitgang kan worden geboekt.

Het incident is gesloten.

05 Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "alcoholcontroletoeestellen in het verkeer" (nr. 3100)

05.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): Enkele jaren geleden ontstond in de uitgaanswereld de "OK-Club", een organisatie die bestuurders de gelegenheid wil geven om een vrijwillige alcoholtest te ondergaan. Deze alcoholtest wordt afgenomen met een Envitec-tester. Deze alcoholmeter zou erkend zijn als controletoeistel en slechts de helft kosten van de Dräger-toestellen die de politie gebruikt. Bovendien zou Envitec betrouwbaarder dan zijn concurrent.

Zijn de Envitec- en de Dräger-toestellen allebei gehomologeerd? Is de kwaliteit gelijk? Waarom opteerde de overheid niet voor de goedkopere Envitec-toestellen?

05.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik zal antwoorden over de homologatie. De vragen over de aankoop vallen onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

points meetings. Des solutions aux points d'achoppement mis en évidence dans la législation fédérale et aux problèmes auxquels le petit cabotage est confronté sont actuellement recherchées.

A la fin de la présidence belge de l'Union, nous participerons avec le secteur privé à une journée d'étude consacrée à cette matière. Participeront également à cette journée de réflexion le Bureau européen de promotion du petit cabotage et les *focal points meetings*. Par ailleurs, nous participons à l'étude consacrée au petit cabotage par la Région flamande et oeuvrons à la transposition de la directive européenne.

Le petit cabotage doit être encouragé mais nous nous heurtons à la diversité des législations et des points de vue nationaux. La coopération avec les Régions s'impose cependant.

04.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Cette réponse me réjouit. Le problème retient l'attention et les possibilités sont nombreuses. Il s'agit cependant d'une matière pour laquelle les Régions sont également compétentes. J'espère que des progrès sérieux pourront être réalisés sous la présidence européenne.

L'incident est clos.

05 Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les appareils effectuant les alcootests dans la circulation routière" (n° 3100)

05.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): Le « ok club » a vu le jour il y a quelques années ; cette organisation offre aux conducteurs l'occasion de se soumettre volontairement à un alcootest. L'alcootest est pratiqué au moyen d'un appareil Envitec. Cet appareil serait reconnu comme appareil de contrôle et coûterait deux fois moins que les appareils Dräger utilisés par la police. En outre, Envitec serait plus fiable que Dräger.

Les deux types d'appareils sont-ils homologués ? Leur qualité est-elle comparable ? Pourquoi les pouvoirs publics n'ont-ils pas opté pour les appareils Envitec, qui sont moins onéreux ?

05.02 Isabelle Durant (en français) : Je répondrai à la question portant sur l'homologation. Les questions relatives aux achats relèvent de la compétence du ministre de l'Intérieur.

Krachtens alinea 4 van artikel 59 van de wet op het wegverkeer moeten ademtesttoestellen gehomologeerd worden op de wijze vastgelegd bij KB van 18 februari 1991. De minister bevoegd voor verkeersveiligheid verleent de modelgoedkeuring, na testen. Dat gaat gepaard met een nationaal goedkeuringsmerk, een B gevolgd door een nummer, dat per model wordt verleend en er op duurzame en onuitwisbare wijze op het toestel moet worden aangebracht. Tot op heden werden twee goedkeuringsmerken verleend, B001 en B002. Het merk B001 werd verleend aan een ademtesttoestel van de firma Dräger op 17 juli '92 en aan twee varianten op 24 juli 1996 en op 13 januari 1997. Goedkeuringsmerk B002 werd op 14 april 1999 verleend aan de Envitec-ademtesttoestellen. De verschillende ademtesttoestellen zijn conform aan alle voorwaarden van het besluit. De ademtest leidt niet tot vervolging, daartoe is ademanalyse nodig.

Het incident is gesloten.

06 Mondelinge vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van een ringweg te Spa" (nr. 3127)

06.01 André Frédéric (PS): De burgemeester van Spa heeft beslist het doorgaand verkeer van vrachtwagens door het centrum van zijn gemeente in de richting Spa-Tiège te verbieden. Er zijn plannen om een ringweg aan te leggen waardoor de productie van Spa Monopole vlot uit de fabriek zou kunnen worden getransporteerd zonder dat nog door het stadscentrum gereden hoeft te worden.

Sinds de invoering van het verbod nemen de vrachtwagens de R62 om op de E411 te geraken. Die weg is echter niet berekend voor druk vrachtverkeer. De omwoners vrezen voor de veiligheid en meer dan 700 mensen hebben al een petitie voor een alternatieve oplossing ondertekend.

Op 5 juli jongstleden legde u uit dat uw kabinet bij twee studies is betrokken, een over de mobiliteit als onderdeel van het revitaliseringsbeleid voor Spa, en een over het vervoer van de producten van Spa Monopole per spoor. Hoe ver is men met die studies gevorderd? Moeten die studies na twintig jaar getalm en gedraal niet eens worden afgerond, waarna er eindelijk werk kan worden gemaakt van de ringweg ?

06.02 Minister Isabelle Durant (Frans) : De globale mobiliteitsstudie voor de Stad Spa zit in de pijplijn. Dit is in de eerste plaats een bevoegdheid van het gemeentelijke en het gewestelijke

En vertu de l'alinéa 4 de l'article 59 de la loi sur circulation routière, les appareils qui servent aux tests doivent être homologués selon les modalités fixée par l'arrêté royal du 18 février 1991. A l'issue des tests, le ministre en charge de la sécurité routière octroie l'homologation qui s'accompagne d'un marquage national, B suivi d'un numéro – qui est attribué par modèle – qui est apposé sur l'appareil de manière durable et indélébile.

Les deux marquages utilisés sont B001 et B002. Le premier, qui correspond à l'appareil Dräger, a été octroyé pour ce dernier le 17 juillet 1992 et pour deux variantes les 24 juillet 1996 et 13 janvier 1997. B002 a été octroyé à l'appareil Envitec le 14 avril 1999. Les appareils sont conformes aux normes de l'arrêté. Le test ne donne pas lieu à des poursuites nécessitant une analyse.

L'incident est clos.

06 Question orale de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réalisation d'une route de contournement à Spa" (n° 3127)

06.01 André Frédéric (PS): Le bourgmestre de Spa a décidé d'interdire le transit des camions par le centre de la localité dans le sens Spa-Tiège. On envisage dès lors la création d'une route de contournement qui permettrait l'évacuation rapide de la production de Spa Monopole sans traverser le centre.

Depuis l'instauration de cette interdiction, les poids lourds empruntent la RN62 pour rejoindre l'autoroute des Ardennes. Or, cette route n'est pas adaptée à un trafic intense de camions. Les riverains craignent pour la sécurité et une pétition en faveur d'une solution alternative a déjà recueilli plus de 700 signatures.

Le 5 juillet dernier, vous m'expliquiez que votre cabinet était associé à deux études. L'une était consacrée à la mobilité en tant qu'élément de la politique de revitalisation spadoise, l'autre à l'évacuation du charroi de Spa Monopole par rail. Quel est l'état d'avancement de ces études ? Ne conviendrait-il pas, après plus de vingt ans de tergiversations, de clore ces études et de mettre en chantier la route de contournement ?

06.02 Isabelle Durant , ministre (en français): L'étude globale de mobilité de la Ville de Spa est en cours. Il s'agit là d'une compétence essentiellement communale et régionale.

beleidsniveau.

Over de mogelijkheid van vervoer per spoor wordt momenteel onderhandeld door de Waalse minister van Ruimtelijke Ordening en de firma Interferryboat.

Dienaangaande moeten er eind februari 2001 twee rapporten worden overgelegd. Men zou toch minstens kennis moeten nemen van de conclusies van die rapporten. Milieueffecten zijn immers niet uitgesloten.

Op een gegeven moment zal de knoop evenwel moeten worden doorgehakt. Ik zal mijn volle gewicht in de schaal werpen opdat de spoorwegoptie het zou halen, op voorwaarde dat de technische en commerciële details zijn geregeld. Niets waarborgt dit immers. De overheid moet handelen om een duurzaam mobiliteitsbeleid mede helpen bewerken.

06.03 André Frédéric (PS): Ik deel uw standpunt in verband met het multimodale transport. Er mag echter niet worden getalmd. Wij moeten snel de conclusies uit de enquêtes trekken. Zo het vervoer per spoor niet mogelijk blijkt, moet men voor de enige alternatieve oplossing kiezen : de ringweg rond Spa.

Het incident is gesloten.

07 Mondelinge vraag van de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verlenging van de Thalys Parijs-Namen-Luik tot Verviers" (nr. 3136)

07.01 André Smets (PSC): Sinds eind september 2000 rijden de Thalys-treinen op de HST-verbinding Namen-Parijs verder door tot Luik, ten einde de bezettingsgraad te verhogen. Het reizigersaantal zou nog kunnen worden opgetrokken gelet op de nabijheid van de agglomeratie Verviers en haar hinterland. Aangezien de trein 's nachts te Liers wordt gerangeerd hebben de betrokken gemeenten gesuggereerd de verbinding door te trekken tot Verviers veeleer dan tot Liers. Potentiële reizigers, die tot in 1997 gebruik konden maken van internationale verbindingen naar Parijs, zouden in Verviers kunnen opstappen en er 's avonds afstappen. Wat vindt u van die suggestie, gelet op het aantal potentiële reizigers dat daarvoor belangstelling zal kunnen betonen. Te meer daar Verviers zijn internationale uitstraling wil vergroten.

07.02 Minister Isabelle Durant (Frans) : De NMBS, die terzake autonoom is, heeft geen

En ce qui concerne l'option de l'évacuation par rail, elle fait l'objet de négociations entre le ministère wallon de l'Aménagement et la société « Inter-ferryboat. »

Deux rapports devraient être fournis à ce sujet fin février 2001. Il serait important d'au moins prendre connaissance de leurs conclusions. Des incidences environnementales ne sont pas exclues.

Il faudra bien faire un choix à un moment donné. Je mettrai tout en œuvre pour que la solution ferroviaire soit retenue, à condition que les détails techniques et commerciaux soient réglés. Cependant, rien ne le garantit. Le pouvoir public doit jouer un rôle afin de mettre en place un projet de mobilité durable.

06.03 André Frédéric (PS): Je partage votre point de vue en ce qui concerne le transport multimodal. Il y a cependant urgence. Nous devons tirer rapidement les conclusions des enquêtes. Si l'évacuation des marchandises par le rail ne se révélait pas possible, il faudrait opter pour la seule solution alternative : la route de contournement de Spa.

L'incident est clos.

07 Question orale de M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la prolongation de la ligne Thalys Paris-Namur-Liège vers Verviers" (n° 3136)

07.01 André Smets (PSC): Depuis fin septembre 2000, Thalys assure la prolongation de la liaison TGV Namur-Paris jusque Liège pour optimiser son taux d'occupation. Cette optimisation pourrait être amplifiée étant donné la proximité de l'agglomération verviétoise et de son arrière-pays. La rame étant garée, la nuit, à Liers, les communes concernées ont suggéré de prolonger la liaison jusqu'à Verviers plutôt que Liers. Une clientèle effective, qui a disposé jusqu'en 1997 de liaisons internationales vers Paris, pourrait monter à Verviers et profiter d'un débarquement en fin de journée. Étant donné le nombre de voyageurs potentiellement intéressés, que pensez-vous de cette suggestion ? Verviers doit cultiver sa vocation internationale.

07.02 Isabelle Durant , ministre (en français): Le prolongement du Thalys jusqu'à Verviers n'est pas

plannen om de Thalys tot Verviers te laten rijden. Volgens de NMBS is er immers een goede en voldoende aansluiting te Luik-Guillemins. Vanaf 2005 zullen de Thalys-treinen tot Aken rijden en dient het aantal treinen in het station van Luik niet te worden opgetrokken. De argumenten van de NMBS hebben mij echter niet helemaal overtuigd. Verviers verdient misschien wel beter. Het probleem van het internationaal treinaanbod in Verviers zal opnieuw moeten worden bekenen.

07.03 André Smets (PSC): Het verheugt mij dat u de internationale roeping van Verviers erkent en dat u verklaart niet echt overtuigd te zijn door het antwoord van de NMBS. Aanvoeren dat de modernisering van een station noodgedwongen tot een capaciteitsvermindering leidt, is aberrant. Bovendien moet de Staat als hoofdaandeelhouder zijn standpunt over de commerciële activiteiten van de NMBS kunnen uiten. Ik zal op dit probleem inzake de Thalys terugkomen omdat ik denk dat oplossingen mogelijk zijn.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: André Smets.

08 Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe boetes bij de NMBS" (nr. 3066)

08.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De NMBS wil vanaf 1 februari de boetes voor reizigers zonder geldig vervoersbewijs verhogen tot 2.000 frank voor volwassenen, 1.000 frank voor minderjarigen en 7.500 frank bij niet-betaling binnen de veertien dagen. Hoe verantwoordt de NMBS dat?

Maakt ze een onderscheid tussen onwillige en toevallige overtreders? Die bedragen vallen voor de ene overtreder zwaarder uit dan voor de andere. Hoe staat de minister hier tegenover?

08.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Volgens de NMBS zullen reizigers zonder geldig ticket vanaf 1 februari 2001 inderdaad meer administratiekosten of een hoger supplement moeten betalen.

De treinreiziger die onvoldoende tijd had om zich een ticket aan te schaffen voor het vertrek van zijn trein en de treinbegeleider daarvan op de hoogte

envisagé par la SNCB qui, dans ce domaine, est autonome. En effet, selon la SNCB, les correspondances à Liège-Guillemins sont bonnes et nombreuses, les Thalys se rendront à Aix dès 2005 et il ne faudrait pas augmenter le nombre de passages dans la gare de Liège. Je ne suis pas vraiment satisfaite par les arguments de la SNCB. Verviers mérite peut-être mieux. Il conviendra de rediscuter de la desserte internationale de Verviers.

07.03 André Smets (PSC): Je me réjouis de vous entendre reconnaître la vocation internationale de Verviers et, également, de vous entendre vous déclarer peu convaincue par la réponse de la SNCB. L'argument de la modernisation d'une gare amenant à réduire les potentialités est aberrant. Par ailleurs, l'État, en tant qu'actionnaire principal, doit pouvoir donner son point de vue sur les activités commerciales de la SNCB. Je reviendrai sur le problème du Thalys car je crois qu'il existe des solutions.

L'incident est clos.

Président: André Smets.

08 Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouvelles amendes de la SNCB" (n° 3066)

08.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): La SNCB envisage d'augmenter à partir du 1er février les amendes infligées aux voyageurs sans titre de transport valable, en les portant à 2 000 francs pour les adultes, à 1 000 francs pour les mineurs d'âge et à 7 500 francs en cas de non-paiement dans un délai de quinze jours. Comment la SNCB justifie-t-elle ces augmentations ?

Etablit-elle une distinction entre les contrevenants récalcitrants et les contrevenants fortuits ? Les montants de ces amendes n'ont pas la même force pénalisante pour tous les contrevenants. Quelle est la position de la ministre à cet égard ?

08.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Selon la SNCB, les voyageurs qui ne seront pas munis d'un titre de transport valable devront effectivement payer, à partir du 1^{er} février 2001, soit de frais administratifs plus élevés, soit un supplément supérieur.

Le voyageur qui n'aura pas eu le temps d'acheter un titre avant le départ de son train et en aura informé l'accompagnateur de ce train pourra toujours payer le tarif ordinaire.

brengt, kan nog altijd het gewoon tarief betalen.

De reiziger die zijn treinkaart vergat, maar die kaart binnen de veertien dagen in een station voorlegt, betaalt voortaan 250 frank administratiekosten. Indien hij zich niet binnen de veertien dagen aanbiedt, krijgt hij een herinneringsbrief en betaalt de prijs van de rit en administratiekosten of een supplement.

Is de reiziger in het bezit van een treinkaart die minder dan vijf kalenderdagen vervallen is, en verlengt hij die zonder onderbreking, dan betaalt hij nu een supplement van 150 frank per dag die verstreek tussen de einddatum en de dag van vaststelling van de onregelmatigheid. Vanaf 1 februari zal één keer 250 frank administratiekosten worden aangerekend. Wordt de kaart met onderbreking of niet verlengd, dan betaalt de reiziger de zitprijs en de administratiekosten of een supplement.

De reiziger die beschikt over een treinkaart die meer dan vijf kalenderdagen is vervallen, betaalt de ritprijs en een supplement. De reiziger die niet over een geldig vervoerbewijs beschikt en niet heeft gewaarschuwd, maar de rit heeft betaald tijdens de reis, betaalt eveneens een supplement van 500 frank, dat ook geldt voor minderjarigen. Wie binnen de veertien dagen betaalt, betaalt een supplement van 2.000 frank of 1.000 frank voor minderjarigen. Wie niet binnen de veertien dagen betaalt, krijgt een herinneringsbrief. Volgt daarop geen reactie dan komt er binnen vijfenveertig kalenderdagen na de feiten een ingebrekestelling en een supplement van 7.500 frank, in plaats van 5.000 frank vóór 1 februari. Het bedrag van 7.500 frank werd vroeger enkel betaald door recidivisten.

De NMBS wil met die maatregel onderlijnen dat elke reiziger in het bezit moet zijn van een geldig vervoersbewijs. Het aantal onregelmatigheden is de jongste jaren immers gestegen. De tariefherziening sluit aan bij de tarieven gehanteerd door de andere maatschappijen voor openbaar vervoer. De kosten worden zo ook beter gedekt. De procedure maakt het mogelijk voor de verstrooide reiziger om zijn situatie te regelen.

Voor sommige loketten vormen zich rijen. Soms zijn loketten gesloten. De NMBS wijst erop dat de reizigers hun vervoersbewijs steeds van tevoren kunnen kopen en dat er in sommige stations automaten staan. Zijn de loketten gesloten of is de halte onbemand, dan kan het ticket zonder toeslag

Le voyageur qui aura oublié son ticket de train mais sera allé présenter ce ticket dans une gare dans un délai de quinze jours paiera dorénavant 250 francs de frais d'administration. S'il ne se présente pas dans ce délai, il se verra adresser un rappel et il paiera le prix de son voyage majoré de frais d'administration ou d'un supplément.

Le voyageur qui sera en possession d'un abonnement périmé depuis moins de cinq jours civils dont il aura fait prolonger la validité sans interruption paiera désormais un supplément de 150 francs par jour pendant le laps de temps écoulé entre la date limite de l'abonnement et le constat de l'irrégularité. A partir du 1^{er} février, il sera demandé à ces contrevenants de payer une seule fois 250 francs de frais d'administration. Le voyageur qui aura fait prolonger ou non son abonnement paiera le prix de son voyage majoré de frais d'administration ou d'un supplément.

Le voyageur dont l'abonnement est échu depuis plus de cinq jours calendriers, paie le prix du voyage majoré d'un supplément, alors que le voyageur qui ne dispose pas de titre de transport valable et ne l'a pas signalé, devra payer le prix du voyage majoré d'un supplément de 500 francs. Cette dernière règle s'applique également aux mineurs d'âge. En cas de paiement dans les quinze jours, le supplément s'élève à 2000 francs ou 1000 francs pour les mineurs. Si le paiement n'a pas été effectué dans ce délai, un rappel est envoyé. S'il n'y est pas donné suite dans les 45 jours calendriers suivant les faits, une mise en demeure est adressée à l'intéressé et le supplément à payer dans ce cas - qui s'élève actuellement à 5.000 francs - sera de 7.500 francs à partir du 1^{er} février. Antérieurement, ce tarif s'appliquait uniquement aux récidivistes.

La SNCB a pris cette mesure pour attirer l'attention sur le fait que chaque voyageur doit être en possession d'un titre de transport valable. Le nombre de voyageurs sans titre de transport valable a en effet augmenté ces dernières années. La révision des tarifs permet d'adapter ceux-ci aux tarifs appliqués par les autres sociétés de transports en commun et de mieux couvrir les frais. En outre, la procédure permet au voyageur distrait de se mettre en règle.

Des files d'attente se forment devant les guichets, dont certains sont parfois fermés. La SNCB fait observer que les voyageurs ont toujours la possibilité d'acheter leur billet à l'avance et que certaines gares sont équipées de guichets automatiques. En cas de fermeture du guichet ou

worden gekocht in de trein.

d'absence du guichetier, le titre de transport peut être acheté sur le train, sans paiement d'un supplément.

De reizigers kunnen in de stations een brochure verkrijgen waarin alle mogelijkheden worden uitgelegd. De NMBS wil de nieuwe tarieven bekend maken via affiches, een brochure en op haar internetsite.

Les voyageurs trouveront dans les gares une brochure détaillant toutes les possibilités. La SNCB compte annoncer ces nouveaux tarifs au moyen d'affiches, d'une brochure et d'une annonce sur son site internet.

Of de hoogte van de boetes een impact heeft op het aantal overtredingen moet nog worden afgewacht. Wie de hem opgelegde boete niet kan betalen, kan zich wenden tot de centrale klantendienst van de NMBS om een afbetalingsplan op te stellen.

Il est encore trop tôt pour savoir si les montant des amendes influent sur le nombre d'infractions. Toute personne qui ne serait pas en mesure de payer l'amende qui lui a été infligée, peut s'adresser au service central de la clientèle de la NMBS pour obtenir un échelonnement.

De reizigers moeten hun rechten precies kennen om hogere boetes te vermijden. Daarom zullen zij goed worden geïnformeerd via diverse kanalen.

Pour éviter des amendes plus élevées, les voyageurs doivent pleinement connaître leurs droits. Il en seront dès lors informé par divers canaux.

08.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Er is de ontrading, die preventief werkt. De bestraffing ontraadt ook: men zal niet gauw een tweede keer in de fout gaan. Toch blijf ik mij vragen stellen bij de verhoging van de administratiekosten. Dat was onnodig. Geldt het afbetalingsplan voor alle boetes of alleen voor de hoogste?

08.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Outre les mesures dissuasives qui ont un effet préventif, les sanctions exercent elles-aussi un effet dissuasif: le voyageur qui aura subi une sanction évitera la récidive. Mais je m'interroge toujours sur la nécessité de majorer les frais administratifs. L'échelonnement s'applique-t-il à tous les amendes ou seulement aux amendes les plus élevées?

08.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Dat is niet gepreciseerd. Een betalingsplan is volgens mij vooral bestemd voor de grotere boetes.

08.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Ce n'est pas précisé. Selon moi, l'échelonnement s'adresse surtout à ceux qui ont encouru de lourdes amendes.

08.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De meeste reizigers kennen hun rechten niet. De controleur zou de mogelijkheden en de gevolgen bij laattijdige betaling voldoende moeten toelichten op het ogenblik van de feiten.

08.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): La majorité des voyageurs ignorent leurs droits. Le contrôleur devrait informer le contrevenant des possibilités dont il dispose ainsi que les conséquences d'un retard de paiement au moment des faits.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.00 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.00 heures.