



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

17-01-2001

17-01-2001

16:00 uur

16:00 heures

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

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

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

INHOUD

- 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) 4
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) 5
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 "alcoholcontroletoestellen in het verkeer" (nr. 3100) 6
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) 7
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) 9
Sprekers: André Smets, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit 10

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) 4
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) 5
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) 6
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) 7
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) 9
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-première ministre et ministre de la Mobilité et des 10

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

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 16.52 uur door de heer Lode Vanoost, voorzitter.
La séance est ouverte à 16.52 heures par M. Lode Vanoost, président.

De mondelinge vraag nr. 2888 van de heer Daan Schalck wordt ingetrokken.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, tijdens de kerstvakantie las ik in een bericht dat De Post zou hebben beslist om de posttreinen 's nachts af te schaffen en te vervangen door eigen vrachtwagens. Ik heb daar twee opmerkingen over.

Ten eerste, inzake algemene mobiliteit is dat eigenlijk niet waar we naar moeten streven, maar dat is een beslissing van De Post. Ik zal ook op dat vlak de bevoegde minister een bijna gelijkaardige vraag stellen.

Ten tweede, ook voor de NMBS zou dit zijn repercussies kunnen hebben, neem ik aan. Daarom heb ik twee korte vragen.

Is de beslissing definitief?

Wat is de impact voor de NMBS? Ik kan mij

inbeelden dat De Post toch een belangrijke klant is vandaag. Wat is de impact als de NMBS zo een belangrijke klant zou verliezen?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het vervoer van postproducten wordt geregeld door een nieuwe conventie, die op 1 januari 1999 van kracht werd voor een termijn van vijf jaar, behoudens opzegging door één der partijen middels een opzegtermijn van minimum zes maanden, die ingaat op het einde van de maand van betekening. Op dit moment heeft de NMBS nog geen dergelijke betekening ontvangen en wordt het vervoer verder verzekerd volgens de voorwaarden van de vermelde conventie.

Het stopzetten van het posttreinverkeer zou een verlies aan bruto-inkomsten vertegenwoordigen van meer dan 4 miljoen euro per jaar. In de nieuwe conventie wordt de prijs bepaald per afgelegde kilometer en wordt een degressie aan de hand van kilometerschijven toegepast. De herziening vindt jaarlijks plaats op 1 januari volgens een formule die rekening houdt met de parameters voor de lonen, de brandstoffen en de industriële productie. Die nieuwe structuur heeft, zoals De Post het wenste, geleid tot een aanzienlijke vermindering van de vroegere prijzen.

Met het oog op een goede uitvoering van hun respectievelijke verplichtingen, zijn de partijen een totaal coalitiecharter overeengekomen dat integraal deel uitmaakt van de conventie. In de bepalingen aangaande de kwaliteit van de dienst voorziet het charter in de betaling van vergoedingen voor vertragingen die de verkeersplanning verstoren.

In het licht van de bepalingen die door de partijen in nauwe en gezonde samenwerking werden aangegaan, beantwoordt de conventie aan criteria die tot een optimale commercialisering van het vervoer van postproducten per spoor moeten leiden. Dat is de stand van zaken.

Eind september heb ik aan minister Daems een brief over de nieuwe posteercentra geschreven. Ik heb dezelfde informatie als u gehoord. Tot nu toe heb ik geen reactie ontvangen. Het lijkt mij evident dat het geen goed idee is mocht De Post niet langer op de NMBS beroep doen. Daarom heb ik de aandacht van minister Daems op deze kwestie gevestigd. Als er geen reactie komt, ga ik ervan uit dat minister Daems erbij blijft dat het spoor de beste optie is. Voor de spoorwegen opteren is financieel gunstiger. Velen zijn de mening toegedaan dat er niet voldoende geld is voor de NMBS. Ik zeg niet dat de Post de NMBS moet financieren, maar het is wel een manier om samen te werken. Bovendien is die oplossing ook heel goed voor de mobiliteit. Er zullen minder vrachtwagens op de wegen rijden. Ik denk ook dat De Post en de publieke overheden in het kader van De Post een voorbeeldfunctie moeten vervullen. Dat is heel belangrijk. Als men het spoor wil promoten, moeten de overheden hetzelfde gedrag hebben in het kader van hun bevoegdheden, zelfs als De Post een autonoom bedrijf is.

Ik schenk veel aandacht aan dit probleem en wacht het antwoord van minister Daems af. Het is een slecht idee om de huidige situatie te veranderen. Het is misschien de bedoeling om de opdracht voor het vervoer van kleine pakketten aan, bijvoorbeeld, ABX te geven. Ik vind dat geen goed idee.

01.03 Daan Schalck (SP): Mevrouw de minister, ik ben heel tevreden met uw antwoord. Uw conclusies, zowel op het vlak van mobiliteit als economisch zijn ook de mijne, vandaar dat ik die vraag gesteld heb. Ik hoop inderdaad dat u met minister Daems tot een vergelijk komt. Ik zal hem een gelijkaardige vraag richten om ook van hem te weten wat zijn standpunt daarin is. Een overheidsbedrijf heeft inderdaad een heel belangrijke signaalfunctie in deze. Als wij willen dat er veel meer vervoer in het algemeen langs de binnenvaart en langs het spoor gebeurt, dan kan het toch niet dat grote overheidsbedrijven de omgekeerde weg zouden volgen en dan moet er enige soepelheid van beide kanten, ook van de NMBS, mogelijk moet zijn om die samenwerking in de toekomst te behouden.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik verwijs naar een gelijkaardige vraag, die ik in oktober 1999 stelde. Mevrouw de minister, u refereerde toen terecht aan de destijds op stapel staande evaluatie door de Federatie van Beroepsautorijsscholen van België, de FAB, van het project 'Even bijtanken', dat senioren een groter zelfvertrouwen en een sterker veiligheidsgevoel moest geven in het verkeer door middel van een aantal gratis aangeboden opfrissingscursussen.

Het eindverslag van de FAB was begin maart 2000 ter beschikking. U had overigens bij uw antwoord destijds de termijn vermeld waarbinnen dat moest zijn afgerond. Welnu, in de evaluatie komt men tot het besluit dat de actie een succes was, wat wordt aangetoond door het enthousiasme van de cursisten, de sponsors, de lesgevers enzovoort. Voorts zijn de deelnemers ervan overtuigd dat de opfrissingscursussen best worden voortgezet.

Ondertussen is er bijna een jaar verstreken. Daarom volgende vraag: overweegt u de voortzetting van dat project of neemt u geen verdere initiatieven terzake?

02.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, het project 'Even bijtanken' omvatte twee overeenkomsten tussen de federale minister, bevoegd voor verkeersveiligheid, en de Federatie van Beroepsautorijsscholen van België. Ze voorzagen enerzijds, in de organisatie van grootschalige verkeersopfrissingscursussen voor 55-plussers op vrijwillige basis en volledig gratis. De conventie terzake was gespreid over twee begrotingsjaren, namelijk 1998 en 1999. Respectievelijk was hiervoor 5 miljoen en 3,3 miljoen voorbehouden; goed voor in totaal 8,3 miljoen over twee jaar gespreid, zowel voor de

Nederlandstalige als de Franstalige cursussen. De bedragen werden ingeschreven op de begrotingspost van mijn departement ten belope van jaarlijks 10 miljoen "acties en studies in verband met de verkeersveiligheid". Anderzijds voorzagen ze in de opmaak van een evaluatieverslag van de cursus per taalstelsel.

De evaluatie van de Nederlandstalige cursussen is mij, zoals u opmerkte, bezorgd in de loop van januari 2000. De evaluatie van de Franstalige cursussen werd pas na veel aandringen eind 2000 aan mijn kabinet toegestuurd, wat te wijten was aan problemen van interne orde van de FAB.

Het project was een groot succes. In beide evaluaties wordt dat vooral toegeschreven aan het feit dat de cursussen gratis waren. Alhoewel de reacties van de deelnemers aan de cursussen uit de verschillende taalgemeenschappen zeer gelijklopend zijn, maakt het evaluatieverslag over de Franstalige cursussen, dat ons het laatst werd bezorgd, gewag van verschillen tussen het noorden en het zuiden. Zo zegt men onder andere dat de senioren in Vlaanderen beter georganiseerd zijn en dat er meer publiciteit aan het project werd gegeven en dus beter bekend was bij het Vlaamse publiek.

Beide evaluaties, de Nederlandstalige en de Franstalige, zullen door mijn dienst grondig bekeken worden. Ze zullen ook samen met de FAB doorgenomen worden.

Sta me toe nog even terug te komen op de opzet en het uiteindelijke doel van de actie. Met het initiatief wou de overheid een dynamiek op gang trekken, waarbij andere organisaties of partners inzake verkeersveiligheid gelet op het succes van het initiatief, de fakkel zouden overnemen en zelf verkeerscursussen voor 55-plussers zouden organiseren, zonder verdere overheidstussenkomst.

Vergeleken met 1998 en 1999 is de situatie wel op twee vlakken gewijzigd en daarmee moet rekening worden gehouden.

Ten eerste, halverwege 2000 is er naast de FAB, een nieuwe beroepsfederatie ontstaan, de Federatie van de Erkende Rijscholen, FER.

Vervolgens is het aanvankelijk enig begrotingsartikel, studies en acties in verband met verkeersveiligheid, ter grootte van 10 miljoen frank vanaf 2001 verhoogd tot 11 miljoen frank. Bovendien werd het opgesplitst in twee verschillende kredieten, een van 5 miljoen voor

studies en één van 6 miljoen voor acties in verband met verkeersveiligheid. U zult begrijpen dat het niet de bedoeling kan zijn het ingeschreven jaarkrediet van 6 miljoen voor acties dit jaar en eventueel het komende jaar enkel en alleen voor te behouden voor het geven van gratis verkeerscursussen voor 55-plussers, waarvan de federale overheid de kosten draagt.

Mijn diensten zullen dan ook in de komende maanden samen met alle betrokken partners in verkeersveiligheid onderzoeken welke formule zou kunnen worden uitgewerkt opdat progressief en eventueel over meerdere jaren gespreid dergelijke cursussen zouden kunnen plaatsvinden. Hierbij zal niet noodzakelijk hetzelfde ritme en dezelfde omvang worden aangehouden, waarbij de kost gedragen door de federale overheid geleidelijk of gedeeltelijk tot eventueel geheel wordt overgenomen door de partners in verkeersveiligheid. Het is dus niet uit te sluiten dat ook aan de deelnemers van de cursus een kleine financiële bijdrage zal worden gevraagd. Dat is ook een mogelijkheid.

In elk geval zal er blijvende aandacht uitgaan naar de inhoud, de kwaliteit en de standaardisatie van de cursus. Deze aspecten vormen één van de sleutels tot het succes van deze specifiek groep. De evaluatie aan de Franstalige kant omvat dus beide elementen: enerzijds de discussie met de FAB; anderzijds de voortzetting van het project, zij het met andere modaliteiten van financiering, ritme en frequentie. Dit alles in een goede verhouding tot de specifieke situatie in de twee gemeenschappen, die absoluut niet dezelfde zijn. Er kan gedifferentieerd worden volgens de volledige evaluatie van beide gemeenschappen.

02.03 Peter Vanvelthoven (SP): Mevrouw de minister, ik ben het grotendeels met u eens. Ik weet dat vooraleer het federale project tot stand is gekomen er in heel wat plaatsen een gelijkaardig project heeft gelopen dat ook gratis was voor de deelnemers. De verzekeringsmaatschappijen betaalden per deelnemer een bijdrage aan de cursus. Deze bijdrage is weggefallen op het moment dat men dit project heeft uitgevoerd op federaal niveau en waar de federale overheid eigenlijk alle kosten heeft gedragen. Ik denk dat als u dat overleg hebt met de verschillende actoren dat het nuttig zou zijn om ook de verzekeringssector daar actief bij te betrekken omdat zij er ook belang bij hebben. Hoe beter de senioren opgeleid zijn, hoe minder ongevallen zij zullen veroorzaken en hoe beter de verzekeringssector er ook van zal worden. Ik zou u daarin willen steunen en u willen aanmoedigen

om de verzekeringssector te vragen daar ook een steentje in bij te dragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel met genoegen vast dat fiets- en voetpaden op of naast oude spoorlijnen zeer druk gebruikt worden. Dat is eigenlijk een surplus voor de mobiliteit. Ik merk dat mensen deze wegen gebruiken om snel bij stations te komen. De combinatie van fiets en trein is een belangrijke zaak.

Ik verneem echter dat de NMBS zeker tot 2002 de buiten gebruik gestelde spoorwegen niet meer ter beschikking wil stellen of vrijmaken om fiets- of voetpaden aan te leggen. Hierdoor zijn er dikwijls missing links, stukken die nog aangelegd moeten worden. Ook het onderhoud van bestaande fiets- en voetpaden komt hierdoor in het gedrang. De NMBS heeft de administratieve beslissing genomen om deze zaak geen voorrang te geven. Zij willen zich concentreren op de echte spoorwegdossiers. Dat is natuurlijk jammer omdat we met een mobiliteitscrisis geconfronteerd worden. Ook hierdoor worden de mogelijkheden inzake mobiliteit verder beperkt.

Mevrouw de minister, heeft de NMBS werkelijk deze optie genomen? Welke motivatie ligt hieraan ten grondslag? Over welke mogelijkheden beschikt u om deze optie te wijzigen en welke middelen zult u desgevallend hanteren?

03.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Wauters, een groot deel van de oude spoorbeddingen werd aan de gemeenten en de provincies in Vlaanderen en via het project Ravel aan het Waalse gewest in bezetting geven. De voet- en fietspaden die hierop zijn ingericht worden onderhouden door voormelde instanties. Daar de investeringen relatief belangrijk zijn, wordt de bezetting voorzien voor een lange periode waarbij echter steeds de mogelijkheid voorzien wordt om deze trajecten terug in dienst te nemen voor spoorverkeer indien dit wenselijk zou zijn. Er

rijzen dus geen problemen bij de NMBS met betrekking tot het onderhoud van de bestaande fiets- en wandelpaden.

Het is geen administratieve beslissing van de NMBS om niets meer te doen op dit domein. Met betrekking tot de eventuele aanleg van nieuwe paden op spoortrajecten ligt de problematiek enigszins anders. Artikel 30bis van het beheerscontract bepaalt dat de NMBS zich ten bewarende titel verbindt om te stoppen met het opbreken van spoorweglijnen, niet van de lijnen buiten dienst maar wel van de bestaande. Een definitieve oplossing moet worden gevonden in het raam van het derde beheerscontract. De bedoeling hiervan is verbonden met het spoorvervoerplan. De mogelijkheid moet immers bestaan om eventueel over te gaan tot het heropenen van spoorlijnen. Het definitieve plan terzake wordt momenteel voorbereid en de onzekerheid zal dus niet lang duren. Het gaat om een voorlopige maatregel die het verder opbreken van bestaande lijnen wil vermijden. In de toekomst zal beslist worden over het eventueel heropen of buiten dienst stellen van bepaalde lijnen. De precieze beslissingen zullen opgenomen worden in het derde beheerscontract. Precies daarom wou men een verder opbreken van het spoorwegnet vermijden. Dit is slechts een voorlopige maatregel.

03.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, ik begrijp natuurlijk dat men geen dubbele kosten wil maken om eerst in plaats van een spoorlijn een fietspad aan te leggen en nadien de spoorlijn opnieuw te openen. U weet dat ik er voorstander van ben om zoveel mogelijk spoorlijnen opnieuw te openen. Dat is voor ons land belangrijk. Ik wil u daar ook in ondersteunen, alsook in het feit dat dit op een evenwichtige en rationele manier moet gebeuren. De eerste optie blijft voor mij dat de spoorlijnen, daar waar het functioneel aangewezen is, terug worden geopend. Ik ben in blijde verwachting van de goede ontwikkeling van de beheerscontracten.

Het is ook een goede optie dat de bevolking duidelijk wordt gemaakt dat de fiets- en voetpaden voorlopig zijn. Er moeten inzake mobiliteit immers opnieuw keuzes worden gemaakt. De spoorlijn moet voorrang krijgen, dat is een goede zaak.

Wat het onderhoud betreft, veronderstelde ik dat het een gecombineerde zaak was en dat ook de NMBS in deze verantwoordelijkheid draagt. Ik zal de mensen van de Kempen, die mij deze vraag hebben aangebracht, hierover terug ondervragen. Ik hoop dat er snel beslissingen worden genomen zodat er én nieuwe spoorlijnen én nieuwe fiets- en

voetpaden kunnen komen zodat uw mobiliteitsbeleid goed kan worden ondersteund.

03.04 Minister **Isabelle Durant**: Men heeft mij laten weten dat het eventueel 15 maart 2001 zou kunnen zijn.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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 **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)**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, eind november 2000 nam ik deel aan een colloquium dat plaatsvond te Gent en dat was georganiseerd door de Franse vereniging l'Agence de Coopération pour l'Europe de la Mer, met als thema "Short Sea Shipping: towards a new mobility in Europe".

Het was een boeiende aangelegenheid, in die zin dat men uitlegde hoe het internationaal en mondiaal scheepvaartverkeer zich in de toekomst zal ontwikkelen. Zeker wat betreft de transatlantische vaarten zal men niet meer alle havens aandoen, maar zal men zich vooral focussen op de grotere havens, zodanig dat men met "Hups" zal werken. Dat houdt uiteraard in dat de kleinere havens een meer belangrijke rol krijgen voor de short sea shipping.

Zowel de Europese havens als de inlandse havens zullen terzake een belangrijke rol spelen. In dat verband denk ik aan de havens van Gent – niet aantrekkelijk gelegen omwille van het kanaal – van Brussel en Luik. Een vertegenwoordiger van de haven van Luik zou zelfs komen spreken op het colloquium, maar uiteindelijk was die dame niet aanwezig omdat zij op uw kabinet werd ontboden.

Hiermee wil ik aantonen, mevrouw de minister, dat de havens van Luik, Brussel, Gent, Zeebrugge een belangrijke rol kunnen spelen in het kader van het korte afstandsgevee.

De problematiek inzake mobiliteit wordt een van de grootste uitdagingen in de toekomst. Immers, naar verluidt zal in de komende vijf of tien jaar het vrachtwagenverkeer exponentieel toenemen. Dat

is de reden waarom de binnenvaart en de short sea shipping in dat verband een belangrijk rol kunnen spelen.

Mevrouw de minister, zeker met het oog op het komend Belgisch voorzitterschap, werd eveneens aangekondigd dat u terzake binnenkort initiatieven zou kunnen nemen. Welnu, gezien mijn bezorgdheid omtrent de groeiende mobiliteitsproblemen, had ik graag vernomen welke voorstellen zullen worden ontwikkeld om de scheepvaart en de binnenvaart in dat mobiliteitsvraagstuk een grotere rol te laten spelen.

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik heb veel aandacht voor de short sea shipping. Het is volgens mij een middel om duurzame en veilige mobiliteit te ontwikkelen, zowel in België als in Europa, parallel met een Hup-strategie die zich ontwikkelt op Europees of internationaal vlak.

Ik gaf aan het bevoegd bestuur van mijn departement, met name het bestuur maritieme zaken en scheepvaart, de opdracht gegeven dit dossier nauwlettend op te volgen, in samenwerking met de gewesten en de Europese Commissie.

Aldus neemt het bevoegd bestuur deel aan de verschillende short sea shipping-vergaderingen, georganiseerd door het Vlaams gewest. Op Europees niveau neemt het bevoegd bestuur deel aan de focal point meetings en andere activiteiten. Bijzondere aandacht wordt in dat verband besteed aan het zoeken naar oplossingen voor de knelpunten die te wijten zijn aan de federale wetgeving en een hinder kunnen uitmaken voor de korte vaart.

Wat betreft de initiatieven die ik zal nemen naar aanleiding van het Belgisch voorzitterschap kan ik u mededelen dat mijn diensten zullen deelnemen aan de studiedag van de gewesten en de betrokken privésectoren. Aan het einde van het Belgisch voorzitterschap zal een specifieke vergadering met de privé-sector worden georganiseerd. Deze zal hetzij worden voorafgegaan, hetzij worden gevolgd door een vergadering van de verantwoordelijken van de Europese kortvaartpromotiebureaus.

Met de Europese Commissie zal worden uitgekeken naar het organiseren van een focal point meeting. Tot slot laat ik nog onderzoeken of mijn departement kan participeren aan de studie in verband met de documenten voor de korte vaart

die werd aanbesteed door het Vlaams gewest. Deze studie zal van groot nut zijn bij het redigeren en implementeren van een EU-richtlijn inzake de imo-fall-documenten. Deze richtlijn heeft als eerste doel het promoten van de korte vaart die onder andere wordt gehinderd door de nationale variaties van scheepvaartdocumenten. Voor mij is dit een belangrijk dossier. Mijn departement en het kabinet volgen de vergaderingen die door de gewesten, op Europees en internationaal niveau georganiseerd worden. Ik heb partners op Europees vlak en ik voel wie de bondgenoten zijn voor het promoten van de korte vaart. Wij kunnen hierover praten bij de voorbereiding van de dossiers die tijdens ons Europees voorzitterschap zullen worden aangekaart. Het is evident dat ik hiervoor samenwerk met de gewesten en dat ik wil doorgaan in die richting.

04.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik ben zeer verheugd over het antwoord van de minister omdat het aantoonde dat zij begaan is met deze groeiende problematiek. Mevrouw de minister, tevens worden hier mogelijkheden geboden die ten volle moeten worden aangegrepen. Heel wat bevoegdheden situeren zich op het gewestelijk niveau. In Vlaanderen is de promotie van de binnenvaart zeer actief. Waarschijnlijk geldt dat ook voor de andere gewesten. Uiteraard blijft de bevoegdheidsverdeling een belangrijke rol spelen. Ik weet dat een aantal mensen van de dienst Scheepvaart van uw departement daar zeer nauw bij betrokken zijn. Zij kunnen hun visie daaromtrent ontwikkelen. Ik hoop dan ook dat u van het Belgisch voorzitterschap gebruik zult kunnen maken om op dat punt initiatieven te ontwikkelen en vooruitgang te boeken.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag zal kort zijn.

Alcoholcontroletoeestellen zijn heel belangrijk.

Mensen die het uitgaansleven kennen, weten dat er enkele jaren geleden OK-clubs tot stand kwamen die alcoholcontroletoeestellen ter beschikking stelden om de controle te organiseren. Het gaat hier meer bepaald om de Envitec-tester, een van de twee toestellen die in dit land zijn erkend. Het andere toestel, het Dräger-toestel, zou door de Belgische overheid meer worden gebruikt. Dit toestel is echter heel wat duurder, zowat het dubbele.

Mevrouw de minister, zijn er bepaalde redenen waarom men de voorkeur geeft aan het duurdere toestel? Is dit toestel kwalitatief gezien misschien niet zo goed? In ieder geval, als de kwaliteit van beide toestellen mekaar benaderen, waarom geeft de overheid dan de voorkeur aan het Dräger-toestel?

05.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Van Eetvelt, ik zal slechts antwoorden op dat deel van uw vraag dat handelt over de homologatie. De problematiek van de aankoop valt onder de bevoegdheid van mijn collega van Binnenlandse Zaken. Ik wil even signaleren dat deze vragen dan ook aan hem moeten worden gesteld.

Artikel 59, alinea 4 van de wegverkeerswet bepaalt dat de ademtesttoestellen moeten worden gehomologeerd overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning. Dit is gebeurd bij koninklijk besluit van 18 februari 1991 betreffende de ademtesttoestellen die het niveau van de alcoholopname in de uitgeademde alveolaire lucht aangeven. De minister bevoegd voor de verkeersveiligheid of zijn afgevaardigde verleent de modelgoedkeuring op basis van de studie uitgevoerd door het BIVV en voorafgaande proeven van de modelgoedkeuring. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de ademtesttoestellen conform zijn aan de technische voorschriften.

Elke verleende goedkeuring houdt in dat een nationaal goedkeuringsmerk wordt verleend dat bestaat uit de letter B en gevolgd door een nummer. Dat merk kan slechts een keer en voor een enkel model worden toegekend. Elk ademtesttoestel moet overeenstemmen met het goedgekeurde model en het voor dit model toegewezen goedkeuringsmerk op duurzame en onuitwisbare wijze dragen.

Tot op heden zijn door mijn voorgangers twee nationale goedkeuringsmerken verleend, namelijk B001 en B002. De B001 betreft de modelgoedkeuring voor een ademtesttoestel van de fabrikant Dräger. Het werd verleend op 17 juli 1992 voor het basismodel Alcotest 7410 PAF 4. In

toepassing van het artikel 6, derde alinea van voornoemd koninklijk besluit werd aan twee varianten van het basismodel goedkeuring verleend hetzelfde goedkeuringsmerk te dragen. Het gaat om Alcotest 7410 PAF 4 CE op 23 juni 1996 en om Alcotest 7410 Plus PAF 4 op 13 januari 1997.

De B002 betreft de modelgoedkeuring voor een ademtesttoestel van de fabrikant Envitec-Wismar. Het werd verleend op 14 april 1999 voor het basismodel Alloquant, versie A3020 met software VC 40.

Mijnheer de voorzitter, ter afsluiting wil ik nog even ingaan op de beschouwing van de vraagsteller als zou het ademtesttoestel Alloquant veel betrouwbaarder zijn. Ik kan enkel stellen dat de vernoemde ademtesttoestellen na de erop uitgevoerde homologatieproeven bewezen hebben dat ze conform zijn aan alle technische voorschriften die in de bijlage van het besluit vermeld werden.

Voor de volledigheid wens ik er nog op te wijzen dat dit ademtesttoestel enkel valabel is voor de selectie, positief of negatief, van strafbare alcoholopname, terwijl het instellen van vervolging en het veroordelen voor strafbare alcoholopname gebeurt op basis van het meetresultaat van het ademanalysetoestel. Dit laatste toestel is ook onderworpen aan een modelgoedkeuring, maar bovendien ook aan een individuele eerste ijking en een jaarlijkse herijking. Wat de selectie, positief of negatief, van strafbare alcoholopname betreft zijn de gehomologeerde ademtoestellen volgens mij betrouwbaarder dan de andere toestellen.

05.03 Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik wil hier even op repliceren. Ik dank de minister voor haar mondelinge uitleg, maar ik zou graag de tekst ervan krijgen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, madame la ministre, j'ai déjà eu l'occasion en juillet dernier de vous interroger à

propos d'un projet important pour l'arrondissement de Verviers. Il s'agit d'un problème local important pour l'arrondissement que je représente dans la mesure où c'est un problème dont on parle depuis maintenant vingt ans et qui n'a à l'heure qu'il est trouvé aucune solution. De quoi s'agit-il exactement?

Il s'agit en fait de faire en sorte que le charroi lourd, principalement au départ d'une société importante de la région, Spa Monopole, puisse emprunter une voie de contournement de Spa, tout d'abord pour éviter le danger que représente ce charroi lourd et, ensuite, pour faire en sorte que Spa, qui essaye de redéployer ses activités de thermalisme, puisse mener à bien les projets importants et ambitieux qu'elle a entrepris.

De plus, un problème important a surgi au centre de Spa, puisqu'il y a une menace d'écroulement d'un bâtiment. Cela a amené le collège des bourgmestre et échevins à interdire le passage des poids lourds au centre de Spa, déviant inévitablement ce trafic vers le RN62, route qui passe sur le territoire de ma commune. S'il n'y avait que cela, je ne me plaindrais pas. Mais sachant que la voirie n'est pas du tout adaptée à la circulation d'un charroi lourd important, cette déviation du trafic met quotidiennement en péril des villages entiers et les populations qui y résident. C'est ainsi que des comités de défense se sont mis en place et ont rassemblé plus de sept cents signatures sur des pétitions qui réclament à corps et à cris une solution.

Je pense pouvoir affirmer – et mon collègue André Smets venant du même arrondissement ne me contredira pas – que le projet de cette route de contournement a, à un moment donné, connu une certaine évolution. Les partis démocratiques de l'arrondissement, hormis Ecolo, se sont mis d'accord sur cette solution de la voie de contournement, qui a d'ailleurs reçu l'aval des ministres wallons concernés dans les domaines de l'aménagement du territoire et des travaux subsidés.

Le sujet aurait pu continuer à évoluer s'il n'avait été question à un moment donné de l'engagement de deux études, l'une consacrée à la mobilité globale à Spa et l'autre considérant l'évacuation éventuelle du charroi de Spa Monopole par rail.

La population commençant, à juste titre, à s'impatienter – tout comme moi d'ailleurs –, je souhaite profiter de cette question pour demander à la ministre où en sont ces études. Va-t-on encore nous imposer des années durant des

études dont on connaît d'avance les conclusions? Des études de ce type ont en effet été faites à de nombreuses reprises par le passé et les solutions préconisées sont connues de tous. J'aimerais donc bien qu'un jour ou l'autre, une solution à ce problème soit mise en œuvre. La ministre peut-elle nous dire où en sont ces études et quelles solutions l'on pourra envisager?

Par ailleurs, en juillet dernier, vous aviez fait allusion à des contacts entre la SNCB et la société Spa Monopole. J'ai interrogé cette dernière et ai obtenu une réponse qui diffère un peu de ce qu'on m'avait laissé entendre. La société serait en effet intéressée par le transport par rail pour autant que les coûts d'évacuation restent inchangés par rapport à maintenant. Or, il semblerait que dans les propositions formulées, on est loin du compte. Il faudra donc malheureusement que je fasse mon deuil de cette solution, que je défends au sein de mon groupe depuis des années. Et il serait inadéquat de la resservir à la population comme réponse hypothétique et potentielle.

06.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, M. Frédéric relaie bien l'impatience de ceux qui, sur le terrain, voudraient voir se dégager une solution.

L'étude globale de mobilité est le plan communal de mobilité de la ville de Spa, en cours d'élaboration. C'est une compétence essentiellement communale et régionale.

Par ailleurs, l'étude sur l'évacuation du charroi par le rail a fait l'objet d'une convention entre le ministère wallon de l'Équipement et les transports Interferry Boat, filiale de la SNCB, dont je suis les travaux et qui aborde les aspects que vous évoquez, entre autres techniques et surtout commerciaux, à savoir la question des coûts.

Les travaux ne sont pas reportés sine die et ne dureront pas des années dans la mesure où la convention prévoit la fourniture des résultats en deux rapports, fin février 2001. Ce n'est donc plus très long. L'étude est en bonne voie et tout permet de penser qu'elle sera livrée dans les délais. Je ne cherche pas des attermoissements ou des ralentissements inutiles. Il est important, tant sur les aspects techniques et commerciaux que sur les aspects liés aux compétences régionales ou autres, que l'on puisse au moins prendre connaissance de ces conclusions.

Si vous évoquez le rôle important sur le plan du thermalisme que Spa souhaite jouer à juste titre pour favoriser son développement économique,

culturel et autre, il est également vrai que l'évacuation de la production de Spa Monopole pourrait aussi, dans le cas d'un contournement – c'est ce que l'étude doit démontrer –, amener des incidences diverses, entre autres environnementales dont la région, dans le cadre du développement de son thermalisme, pourrait aussi pour partie se trouver pénalisée. Il faut trouver une solution, je partage votre avis. Pas question de dire que les choses restent en l'état. Il faudra bien faire un choix à un moment ou à un autre.

Vous avez fait le choix de faire votre deuil et vous le dites avec un sentiment de ras-le-bol, c'est ainsi que je le comprends. En tout cas, je mettrai tout en œuvre, sans pouvoir le garantir, pour que la solution ferroviaire puisse être choisie, pour autant qu'on trouve une solution sur les aspects commerciaux et techniques, ce qui n'est pas nécessairement simple. C'est une solution que je souhaite privilégier. C'est pourquoi, pour ce qui me concerne au niveau fédéral, dans le cadre de cette convention entre le ministère wallon et Interferry Boat, je souhaite me pencher sur les résultats de cette étude pour permettre, je l'espère, le rapide développement de la voie ferroviaire. Si ce n'était pas le cas ou si l'étude technique ou commerciale démontrait la non-faisabilité de cette évacuation du charroi par le chemin de fer, d'autres solutions devraient être envisagées.

Cela étant dit, j'en reviens à la réponse que je donnais à notre collègue Schalck, même si c'est quelque peu différent ici puisque Spa Monopole est une entreprise privée qui fait vivre et donne un rayonnement à une ville. Il est vrai que là où les pouvoirs publics ont la possibilité d'intervenir, ils doivent dans tous les cas, si nous voulons tenir un discours cohérent en matière de mobilité, promouvoir des formules multimodales. Nous avons ce devoir en tant que pouvoirs publics, même si par définition cela implique une entreprise privée. La recherche d'une solution pour l'évacuation de son charroi revient pour partie aux pouvoirs publics.

Dès lors, je pense que nous ne pouvons pas négliger l'exploration de toutes les pistes possibles pour utiliser des moyens qui vont dans le sens d'un projet de mobilité plus durable. Nous verrons bien, fin février 2001, les résultats de cette étude. J'imagine que vous n'hésitez pas à m'interroger à nouveau à ce sujet pour que la question puisse être tranchée par ceux qui doivent le faire, en l'occurrence les multiples partenaires concernés dans ce dossier.

06.03 **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, je partage globalement la position de Mme la ministre en ce qui concerne le fait de combiner des modes de transport pour l'évacuation de la marchandise de Spa Monopole. Si l'on peut aboutir à un accord par le chemin de fer, j'y serai favorable à 100%.

J'insiste sur l'urgence, pour que l'on puisse prendre connaissance des résultats de l'enquête fin février comme vous venez de nous l'annoncer et en tirer les conclusions qui s'imposent. Je suis impatient d'être un mois plus âgé!

Madame la ministre, j'ai bien noté que vous avez mentionné dans votre réponse que, le cas échéant, si pour des raisons commerciales ou techniques, l'entreprise ne pouvait s'engager dans une évacuation par le rail, on devrait envisager d'autres solutions. Comme il n'y en a pas tellement, cela ne pourrait évidemment être qu'une route de contournement. A cet égard, je continuerai à partager votre position.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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 **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): Monsieur le président, madame la ministre, depuis fin septembre 2000, Thalys assure la prolongation de la liaison TGV Namur-Paris par la dorsale wallonne jusqu'à Liège, afin d'optimiser le taux d'occupation de ce train à grande vitesse. Cette optimisation du taux d'occupation pourrait être, à notre avis, amplifiée.

En effet, ce train TGV est garé à Liers durant la nuit et parcourt à vide quotidiennement matin et soir une quinzaine de kilomètres pour rejoindre Liège. Etant donné la proximité de la région verviétoise comptant plus de 100.000 habitants, plusieurs villes et communes concernées ont suggéré que la liaison précitée soit prolongée jusqu'à Verviers plutôt que Liers de sorte qu'une clientèle effective qui disposait auparavant de liaisons internationales vers Paris puissent monter

à Verviers et profiter d'un débarquement en fin de journée.

Etant donné le nombre de voyageurs potentiellement intéressés par cette initiative, ne faudrait-il pas prolonger cette ligne vers Verviers? A notre avis, cela s'impose d'autant plus que l'arrondissement de Verviers par sa situation géographique frontalière doit promouvoir et cultiver sa vocation internationale nourrie de la proximité de Liège, de Maastricht, d'Aix-la-Chapelle et de Spa-Francorchamps.

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: Effectivement, le prolongement du Thalys "Paris-Namur-Liège" jusque Verviers apparaît comme une idée intéressante du point de vue de la clientèle. Mais, je vous le rappelle, la SNCB est une entreprise autonome en vertu de la loi et elle n'envisage pas la prolongation du Thalys vers Verviers pour les raisons que je vais vous communiquer, raisons qui sont le point de vue de la SNCB qui dans ce domaine, je vous le répète, est tout à fait autonome. De plus, il s'agit de missions internationales qui ne relèvent pas du contrat de gestion.

Les trois arguments de la SNCB pour ne pas envisager ce prolongement sont:

- les voyageurs en provenance de Verviers bénéficient de bonnes correspondances à Liège-Guillemins. Et si le Thalys en question étaient prolongé jusque Verviers, il devrait stationner au moins une vingtaine de minutes en gare de Liège-Guillemins suite à la présence en lignes d'autres trains et à des manœuvres en cette gare. Puisque l'entretien journalier d'une rame Thalys s'effectue à Liers, la prolongation du Thalys vers Verviers entraînerait donc un parcours à vide plus long;

- à partir de 2005, il n'y aura plus de desserte possible de Verviers étant donné que les Thalys emprunteront la ligne à grande vitesse entre Liège et Aix-la-Chapelle;

- les travaux qui seront réalisés en 2002 à Liège-Guillemins auront un impact sur le nombre de quais disponibles et il faut dès lors éviter d'augmenter le nombre de passages à travers la gare de Liège-Guillemins.

Quant à moi, je ne considère pas cette réponse comme entièrement satisfaisante parce que je pense, effectivement, que les voyageurs de Liège-Verviers, comme je l'ai précisé en introduction, me semblent avoir droit à un minimum de dessertes et de correspondances et d'ailleurs, rien

n'empêchera dans le futur un train terminus Liège de se rendre à Verviers par la ligne classique. Il ne s'agit pas ici des Thalys se rendant vers l'Allemagne.

De même le retournement des trains ne doit pas nécessairement prendre vingt minutes et il serait inquiétant qu'à l'issue de travaux de l'ampleur de ceux qui sont effectués en gare de Liège-Guillemins, la capacité de cette gare soit à ce point réduite.

Enfin, la question de l'entretien quotidien des rames et de leur stationnement doit entrer en ligne de compte pour une décision.

Nous sommes donc dans le cadre de compétences qui sont propres à la SNCB au sens où, comme d'autres questions sur le Thalys - fréquence des arrêts ou autres - cela fait partie de la politique commerciale de la SNCB dans ses accords avec la SNCF.

Je vous ai présenté les arguments de la SNCB et je vous ai donné mon point de vue. Sans les contester avec virulence, je peux les argumenter. Dès lors, la desserte internationale de Verviers sera également un des points sur lequel il faudra que, dans le cadre du plan décennal, nous puissions porter attention sans préjuger à ce stade-ci de la réponse qui sera apportée à cette problématique.

07.03 **André Smets** (PSC): Monsieur le président, je me réjouis que la ministre reconnaisse la vocation internationale de Verviers. Je crois que cette zone a aussi le mérite de s'inscrire dans la volonté d'une Eurégion et j'en suis ravi.

Par ailleurs, j'apprécie aussi votre réponse, madame la ministre, lorsque vous dites que vous n'êtes pas tout à fait convaincue par la réponse de la SNCB. Personnellement, je trouve sidérant l'argument selon lequel la modernisation de la gare de Liège entraînerait une limitation des services et des potentialités - si j'ai bien compris en tout cas.

Enfin, il est exact que la SNCB est partie prenante de la société Thalys mais, d'une certaine façon, l'actionnaire principal de la SNCB, à savoir l'Etat fédéral, doit pouvoir exprimer son point de vue sur l'ensemble des opérations SNCB, en ce compris les activités commerciales.

Je continuerai à insister pour que l'on reconnaisse davantage le rôle international de Verviers sur le

plan ferroviaire et je reviendrai sur le problème du Thalys. Tout ce que nous demandons c'est un départ le matin et un retour le soir et je pense qu'il est possible de trouver des solutions.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Voorzitter: André Smets.
Président: 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 **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): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik verneem dat de NMBS van plan is om vanaf 1 februari 2001 de boetes van zwartreizigers op de trein te verhogen. Vergissen is menselijk. Sommige mensen vergeten hun abonnement te goeder trouw te verlengen of konden zich geen ticket aanschaffen omdat zij voor het vertrek van de trein geen tijd meer hadden. De NMBS hield in het verleden rekening met de goede of slechte bedoelingen van de mensen, voor zover dat kon worden vastgesteld. De boetes zullen tot 2000 frank voor volwassenen en 1000 frank voor minderjarigen worden verhoogd. Als de boete bovendien na veertien dagen niet is betaald, zal men 7.500 frank boete vragen.

Ik wil niet pleiten om terzake minder streng op te treden. Waarom moeten echter de boetes plots worden verhoogd? Kan men terzake geen rekening houden met de omstandigheden waarin de overtreding wordt gemaakt en de sociale context van de reiziger? Voor sommige mensen is 2.000 frank een groot bedrag en soms moeilijk te betalen. 7.500 frank kunnen zij zeker niet betalen.

Mevrouw de minister, u beschikt over mijn schriftelijke vragen, ik zal ze dus niet herhalen. Kort samengevat, wil ik weten hoe u tegenover deze kwestie staat?

08.02 **Minister Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb de NMBS naar de elementen gevraagd die bij het bepalen van de boetes een rol spelen. De reizigers die niet over een geldig vervoersbewijs beschikken, betalen inderdaad vanaf 1 februari 2001 een hogere boete of een hoger supplement voor de afhandeling van

de administratieve kosten.

Ik geef u een overzicht van de wijzigingen. Als men bijvoorbeeld geen tijd heeft gehad om een vervoersbewijs te kopen en men de treinbegeleider voor het instappen op de hoogte stelt, kan men nog steeds de gewone ritprijs op de trein betalen. De treinkaarthouder die zijn treinkaart vergat, maar zich binnen de veertien kalenderdagen in het station aanbiedt om het document voor te leggen, moet alleen administratiekosten betalen en die zullen vanaf 1 februari 2001 250 frank in de plaats van 150 frank bedragen. Biedt hij zich niet binnen deze termijn aan, dan stuurt de NMBS een herinneringsbericht waarin de ritprijs wordt aangerekend, verhoogd met de administratiekosten of een supplement, al naargelang hij de treinbegeleider al dan niet van de onregelmatigheid op de hoogte bracht. Blijkt de reiziger in het bezit van een treinkaart die minder dan 5 kalenderdagen is vervallen en verlengt hij deze zonder onderbreking, dan betaalt hij momenteel 150 frank per dag, verstreken tussen de einddatum van de validatie en de dag van de vaststelling van de onregelmatigheid. Vanaf 1 februari 2001 zal hem echter slechts eenmaal een administratiekost van 250 frank worden aangerekend.

Dit bedrag valt dus lager uit dan wanneer men vroeger bijvoorbeeld 4 dagen tussen de twee data had. Beslist hij echter om zijn kaart met onderbreking opnieuw te valideren of zijn kaart helemaal niet meer te valideren, dan betaalt hij het bedrag vermeld op de vaststelling van de onregelmatigheid. Dat is de richtprijs plus administratiekosten of supplement, afhankelijk van het feit of hij al dan niet verwittigde. Er is dus wel degelijk een overgangperiode van 5 kalenderdagen voorzien. In die periode worden de kosten beperkt tot 250 frank.

Is de reiziger in het bezit van een treinkaart die langer dan 5 kalenderdagen vervallen is, dan wordt hem de ritprijs en een supplement aangerekend. Een supplement van 500 frank wordt naast de ritprijs aangerekend aan reizigers die niet in het bezit zijn van een geldig vervoersbewijs en de treinbegeleider hiervan niet op de hoogte brachten, maar die hun situatie tijdens hun treinreis regelen. Het is dus steeds belangrijk om uit eigen beweging de begeleider op de hoogte te brengen.

Betalen ze niet tijdens de reis, maar binnen de 14 kalenderdagen, dan dienen ze een supplement van 2.000 frank – in plaats van 500 frank – neer te tellen. Het supplement voor minderjarigen

bedraagt in het eerste geval eveneens 500 frank, in het tweede geval 1.000 frank.

Regelt de reiziger zijn situatie niet in de trein en ook niet binnen de 14 kalenderdagen na de vaststelling, dan krijgt hij een herinneringsbrief toegestuurd waarin hem nogmaals verzocht wordt het verschuldigde bedrag te betalen. Reageert hij hierop niet, dan wordt hij 45 kalenderdagen na de feiten in gebreke gesteld en wordt het supplement verhoogd. Vanaf 1 februari 2001 zal dit supplement 7.500 frank bedragen, in plaats van 5.000 frank. Voor deze datum wordt enkel recidivisten dit bedrag aangerekend in geval van ingebrekestelling.

De NMBS wil met deze maatregel in de eerste plaats onderstrepen dat iedere reiziger in het bezit moet zijn van een geldig vervoersbewijs. Het aantal vaststellingen van onregelmatigheden steeg de laatste jaren immers aanzienlijk. Dat is ook een kwestie van eerlijkheid tegenover de andere treinreizigers.

Ten slotte stelt de NMBS dat de tariefherziening haar toestaat om nauwer aan te sluiten bij de tarieven die door de andere openbare vervoermaatschappijen gehanteerd worden. Zo kunnen de interne kosten die de behandeling van de onregelmatigheidsdossiers met zich meebrengen, beter worden gedekt. Het doel van de procedure is het voor eerlijke reizigers die verstrooid waren en dit melden aan de treinbegeleider mogelijk te maken zijn situatie recht te zetten zonder hiervoor een supplement of boete te moeten betalen. De reiziger die zijn treinkaart eens vergeet, beschikt over een ruime periode – 14 kalenderdagen – om zijn situatie te regelen. Een treinkaarthouder die reist met een treinkaart die minder dan 5 dagen vervallen is, kan dit ook in orde brengen mits betaling van de kosten die de administratieve regeling met zich mee brengt.

Het gebeurt dat voor sommige loketten op bepaalde momenten rijen vormen of dat de loketten in een station gesloten zijn. De NMBS stelt dat de reiziger steeds zijn vervoersbewijs op voorhand kan kopen of verlengen. In verscheidene stations kan hij zijn biljet ook uit de automatische biljetverdelers halen. Zijn de loketten in een station op bepaalde tijdstippen gesloten of vertrekt de reiziger vanuit een onbediende halte, dan kan hij zich steeds een biljet in de trein aanschaffen zonder hiervoor een meerprijs te hoeven betalen.

Hoe onregelmatigheden geregeld worden, staat

beschreven in een brochure. Ze kan in het station door de reizigers gevraagd worden. Ze heeft als titel: "Algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers en begeleide bagage". De nieuwe officiële tarieven zijn verschenen in bundel 2 van de algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers en begeleide bagage.

De NMBS is bovendien van plan de tariefaanpassingen bekend te maken via affiches in de stations en via een folder die binnenkort beschikbaar is. De internetsite specificeert eveneens de nieuwigheden en aanpassingen inzake de algemene voorwaarden.

Of de hoogte van de boetes een impact heeft op het aantal overtredingen, zullen de nieuwe maatregelen moeten uitwijzen. Van die veronderstelling werd in ieder geval uitgegaan bij de ontwikkeling van de maatregelen.

Ten slotte kunnen reizigers die door hun sociale of financiële situatie moeilijkheden ondervinden om het bedrag dat hen aangerekend wordt in één keer te betalen, steeds contact opnemen met de centrale klantendienst van de NMBS om een afbetalingsplan te krijgen.

U stelde een vraag naar de opportuniteit van de globale aanpak inzake boetes en lucratieve boetes; problemen van mensen die geen ticket kunnen kopen in de trein of in het station waar loketten zijn gesloten. Ik deelde u net het algemeen beleid mee inzake betaling van de tickets en repressie van fraude. Het gaat om een globale aanpak.

Informatie wordt gegeven via folders en affiches. De mensen moeten hun rechten kennen omtrent het aantal dagen waarover zij beschikken voor de betaling van hun boetes. Die rechten moeten zij kennen om grotere boetes te vermijden, want de hoogste boetes bedragen 5.000 tot 7.500 frank.

08.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw omstandige uitleg. Ik wil het systeem als principe helemaal niet in twijfel trekken. Een boete moet volgens mij twee effecten hebben. Ten eerste, een ontradende, preventieve werking: door het feit dat ze bestaan, zullen mensen twee keer nadenken vooraleer dat soort overtredingen te begaan. Ten tweede, voor wie dan toch betrapt wordt, moet een boete een bestraffende invloed hebben, waarbij de dader ervan uit zou moeten gaan dat hij zich dit geen tweede keer zal laten gebeuren en dat hij de volgende keer een ticket zal kopen.

Wat ik me wel afvroeg is, wat er de laatste tijd zo veranderd is aan de levensduur, aangezien de NMBS vindt dat die bedragen nu verhoogd moeten worden. Het gaat om een verhoging van 150 naar 250 frank. Men noemt dit geen boete maar een administratieve kost. Ik betwijfel of die administratieve kost werkelijk gedekt wordt door dat verschil van 100 frank. Het lijkt me eerder dat men lang gezocht heeft om toch maar iets te kunnen verhogen; volgens mij had dit bedrag even goed hetzelfde kunnen blijven.

Meer fundamenteel, maatschappelijk, is wanneer mensen met sociale problemen een trein nemen en door de mazen van het net proberen te glippen. Af en toe worden zij toch betrapt. Een boete van 2.000 frank is voor velen niet veel, maar er zijn mensen voor wie 2.000 frank een probleem vormt op een maandbudget. Kunnen deze personen via de sociale dienst ook een betalingsplan krijgen voor een bedrag van 2.000 of 7.500 frank?

08.04 Minister Isabelle Durant: Dit is niet gepreciseerd, maar een betalingsplan behoort tot de mogelijkheden. Dit plan is vooral voor de hoogste boetes van 5.000 of 7.500 frank bedoeld. Mensen beschikken over de mogelijkheid een betalingsplan te vragen, maar het is niet gepreciseerd hoe hoog de boete daarvoor moet zijn.

08.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Het is ook belangrijk dat de treincontroleur, die de overtreding vaststelt, toelicht hoe het systeem werkt. Mensen hebben binnen die overtreding ook bepaalde rechten. De controleur moet toelichten dat bij uitstel van betaling de boete wordt verhoogd.

De informatie van de reiziger, niet alleen met algemene brochures maar op het moment van de vaststelling van de overtreding, is toch ook een belangrijk aspect van deze zaak.

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.*



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 jusqu'à 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.