



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

09-05-2001

14:00 uur

mercredi

09-05-2001

14:00 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

- Vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verkrijgen van het rijbewijs voor landbouwvoertuigen" (nr. 4394) 1
Sprekers: Luc Paque, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de agressie in treinen en treinstations" (nr. 4610) 2
Sprekers: Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bemanningsregels voor kleine bunkerschepen" (nr. 4571) 3
Sprekers: Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het crimineel gebruik van boorddocumenten van autowrakken" (nr. 4586) 4
Sprekers: Dirk Pieters, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vervoer van de productie uit de fabriek van Spa Monopole" (nr. 4598) 5
Sprekers: André Frédéric, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van fietspaden naast spoorwegen of op verlaten spoorwegen" (nr. 4605) 7
Sprekers: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

SOMMAIRE

- Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obtention du permis de conduire pour les véhicules agricoles" (n° 4394) 1
Orateurs: Luc Paque, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les agressions dans les trains et dans les gares" (n° 4610) 2
Orateurs: Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les règles en matière d'équipage applicables aux petits bateaux de soutage" (n° 4571) 3
Orateurs: Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation frauduleuse des documents de bord d'épaves automobiles" (n° 4586) 4
Orateurs: Dirk Pieters, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évacuation de la production de Spa Monopole" (n° 4598) 5
Orateurs: André Frédéric, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement de pistes cyclables le long de voies ferrées ou sur des voies ferrées désaffectées" (n° 4605) 7
Orateurs: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 09 MEI 2001

14:00 uur

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

du

MERCREDI 09 MAI 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.11 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verkrijgen van het rijbewijs voor landbouwvoertuigen" (nr. 4394)

01.01 Luc Paque (PSC): Op 9 februari 2000 deelde u mij mee dat u een studie zou laten uitvoeren over de bepalingen betreffende het rijbewijs voor landbouwvoertuigen.

Hoe ver is men intussen gevorderd met dat studiewerk? Denkt u de vigerende bepalingen op dat gebied eventueel te wijzigen? Zou het niet wenselijk zijn een specifiek rijbewijs voor landbouwvoertuigen in te voeren?

01.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Overeenkomstig de bepalingen van 1998 hoeven bestuurders van landbouwvoertuigen geen rijbewijs te hebben voor het traject van de boerderij naar het veld. Een rijbewijs is wél vereist zodra buiten de zogenaamde "landbouwtrajecten" gereden wordt. Dat levert problemen op voor de landbouwers.

Ik heb overleg gepleegd met de landbouworganisaties en wij zijn het eens geraakt over een wijziging van de reglementering. Op het traject tussen boerderij en veld mogen landbouwvoertuigen van minder dan 15 ton voortaan bestuurd worden door personen vanaf 16 jaar. Buiten dat traject moet de bestuurder minimaal 18 jaar oud zijn. In dat laatste geval zal de rijvergunning enkel worden verleend aan personen die geslaagd zijn voor een specifiek examen.

La séance est ouverte à 14.11 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obtention du permis de conduire pour les véhicules agricoles" (n° 4394)

01.01 Luc Paque (PSC) : Le 9 février 2000, vous m'avez fait part de votre intention de mener une étude sur les dispositions relatives à l'obtention du permis pour les véhicules agricoles.

Quel est l'état d'avancement de cette étude? Envisagez-vous de procéder éventuellement à des modifications des dispositions en vigueur? Ne serait-il pas préférable de créer un permis de conduire propre aux véhicules agricoles?

01.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Selon les dispositions de 1998, les conducteurs de véhicules agricoles sont dispensés de la détention d'un permis de conduire quand ils se rendent de la ferme aux champs. En dehors des «trajets agricoles» un permis est requis, ce qui pose des problèmes aux agriculteurs.

J'ai organisé une concertation avec les associations professionnelles agricoles et nous nous sommes accordés sur une modification de la réglementation. Désormais, sur le trajet entre la ferme et le champ, les personnes dès l'âge de 16 ans pourront conduire des véhicules agricoles de moins de 15 tonnes. En dehors de ce trajet, l'âge est porté à 18 ans. Dans ce dernier cas, l'autorisation de conduite ne sera accordée qu'après réussite d'un examen spécifique.

Momenteel bereidt mijn administratie de reglementering voor. Tevens worden de modaliteiten voor dat specifieke examen vastgesteld met de landbouworganisaties.

01.03 Luc Paque (PSC): Ik stel met genoegen vast dat er in overleg met de landbouwsector vooruitgang wordt geboekt. Heeft u een tijdschema voor de publicatie van de nieuwe wetgeving bepaald?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Coenen vraagt om haar vraag nr. 4514 uit te stellen

02 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de agressie in treinen en treinstations" (nr. 4610)

02.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): In 1999 werd een actieplan tegen agressie aangekondigd. In november 2000 kwam er een veiligheidsplan met betrekking tot de strijd tegen agressie. Naar aanleiding van een staking bij de NMBS uit protest tegen de agressie in treinen en stations heb ik enkele vragen. De kritiek van het personeel kwam erop neer dat de beloofde maatregelen niet worden geïmplementeerd. De agressie neemt dan ook nog toe.

Welke maatregelen heeft de minister genomen om de agressie en het vandalisme tegen te gaan? Uit hoeveel mensen bestaat de interne bewakingsdienst? Hoeveel mensen van de federale politie worden ingezet? Is het waar dat de centrale meldkamer niet altijd efficiënt te bereiken is? Beschikken alle treinbegeleiders nu over mobiele telefoons? Wordt het personeel gevormd? Wat zijn de risicoplaatsen? Kan de minister een overzicht geven van de gevallen van agressie en vandalisme tijdens de laatste vijf jaar? Dit laatste kan schriftelijk gebeuren.

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De NMBS heeft al een aantal maatregelen getroffen: een GSM voor alle begeleiders, oprichting van een centrale meldkamer die permanent bereikbaar is, overleg met de federale politie. Daar komen in de toekomst nog cursussen bij en een uitbreiding van het kader. De gemengde werkgroep, met het kabinet, heeft ook een veiligheidsplan uitgewerkt.

De interne bewakingsdienst bedraagt 166

Mon administration est en train de préparer la réglementation. Nous mettons aussi au point les modalités de cet examen spécifique avec les unions professionnelles.

01.03 Luc Paque (PSC): Je constate avec plaisir que le dossier progresse, en concertation avec le monde agricole, notamment. Avez-vous fixé un calendrier pour la publication de la nouvelle législation?

L'incident est clos.

Le **président**: Mme Coenen demande le report de sa question n° 4514.

02 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les agressions dans les trains et dans les gares" (n° 4610)

02.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): En 1999, la ministre avait annoncé le lancement d'un plan d'action contre les agressions. Novembre 2000 a vu la naissance d'un plan de sécurité relatif à la lutte contre les agressions. J'ai quelques questions à poser à la suite de la grève menée à la SNCB en protestation contre les agressions perpétrées dans les trains et les gares. Les critiques du personnel portaient sur la non-concrétisation des mesures promises, qui a pour conséquence une augmentation du nombre des agressions.

Quelles mesures la ministre a-t-elle prises pour enrayer les agressions et le vandalisme? Combien de personnes le service interne de surveillance compte-t-il? Combien de policiers fédéraux sont-ils affectés à cette mission? Est-il exact que la centrale d'appel n'est pas toujours parfaitement joignable? Tous les accompagnateurs de trains disposent-ils désormais de téléphones mobiles? Le personnel est-il formé? Quels sont les lignes à risques? La ministre peut-elle nous fournir, éventuellement par écrit, la liste des cas d'agression et des actes de vandalisme des cinq dernières années?

02.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): La SNCB a déjà pris un certain nombre de mesures: un GSM pour tous les accompagnateurs, la création d'une centrale d'appel joignable en permanence ainsi qu'une concertation avec la police fédérale. À cela s'ajouteront des cours et un élargissement du cadre. Le groupe de travail mixte, avec mon cabinet, a, par ailleurs, élaboré un plan de sécurité.

eenheden, terwijl de federale politie 202 mensen levert.

Er zijn inderdaad uitzonderlijk problemen geweest met de centrale meldkamer, dit ten gevolge van een overbezetting van de lijn. Dit wordt verholpen.

Alle treinbegeleiders beschikken ondertussen over een GSM meldt de NMBS. Soms zijn er echter problemen met het netwerk en met het bereik van de GSM's, waardoor de communicatie met de centrale meldkamer bemoeilijkt wordt.

Alle treinbegeleiders krijgen een tweedaagse opleiding "omgaan met agressie".

De agressie speelt zich vooral af op de lijnen 15, 25, 50, 59, 124, 125, 130 en 161.

Er is een significante maar niet spectaculaire stijging van de agressie tegen treinbestuurders. In 2000 waren er 182 gevallen, in 1999 153, in 1998 94, in 1997 77 en in 1996 74. In 2000 waren er 29 gekwetsten en 50 gekneusden. In 1999 waren er 32 gekwetsten en 51 gekneusden.

Er zijn verschillende voorzorgsmaatregelen opgenomen in het investeringsplan van de NMBS. De volgende raad van bestuur zal een audit vragen inzake onder meer de opleiding van het NMBS-personeel en de verbetering van de rekrutering. Ik ontken niet dat er problemen zijn. Het verheugt me dat de raad van bestuur nu ook initiatieven neemt.

02.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Er is een groot verschil tussen de maatregelen die getroffen zijn en de maatregelen die men in de praktijk al toepast. Meer reizigers, wat men beoogt, zullen ook consequenties hebben op het vlak van de veiligheid. Daarvoor moeten voldoende middelen ter beschikking zijn.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bemanningsregels voor kleine bunkerschepen" (nr. 4571)

03.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Het KB van 15 oktober 1935 inzake de bemanningsvoorschriften voor bunkerschepen is achterhaald. Bovendien is er sprake van concurrentievervalsing in vergelijking met

Le service interne de surveillance compte 166 unités alors que la police fédérale met 202 personnes à disposition.

La centrale d'appel a effectivement connu des problèmes exceptionnels à cause de l'encombrement de la ligne. On est en train de remédier à ce problème.

Tous les accompagnateurs de trains disposent désormais d'un GSM me dit la SNCB. Mais il y a parfois des problèmes de réseau ou de portée des GSM, ce qui rend plus difficile la communication avec la centrale d'appel.

Tous les accompagnateurs de trains suivent une formation de deux jours consacrée au comportement à adopter en cas d'agression.

Les agressions se produisent principalement sur les lignes 15, 25, 50, 59, 124, 125, 130 et 161.

On observe une augmentation significative mais pas spectaculaire du nombre d'agressions contre les accompagnateurs de trains. En 2000, on dénombrait 182 cas ; en 1999, 153 ; en 1998, 94 ; en 1997, 77 et en 1996, 74. En 2000, il y a eu 32 blessés et 51 contusionnés.

Diverses mesures préventives ont été prises dans le cadre du plan d'investissement de la SNCB. Le prochain conseil d'administration réclamera un audit relatif à la formation du personnel de la SNCB et à l'amélioration du recrutement. Je ne nie pas les problèmes. Je me réjouis que le conseil d'administration prenne des initiatives.

02.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Il y a une grande différence entre les mesures que l'on adopte et celles qui sont déjà appliquées dans la pratique. L'augmentation du nombre de voyageurs, l'objectif visé, aura des conséquences sur la sécurité. A cet égard, des moyens suffisants doivent être dégagés.

L'incident est clos.

03 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les règles en matière d'équipage applicables aux petits bateaux de soutage" (n° 4571)

03.01 Ludo Van Campenhout (VLD): L'arrêté royal du 15 octobre 1935, qui fixe notamment les règles relatives aux équipages applicables aux bateaux de soutage, est obsolète. En outre, il est question de distorsion de concurrence par rapport

Nederland. Daar is voor schepen tot 150 ton maar één bemanningslid vereist, in België moeten er twee zijn voor schepen vanaf 15 ton.

Is er in de wet in een mogelijkheid voorzien om een uitzondering toe te staan voor schepen die niet expliciet in het KB genoemd worden, onder meer voor kleine bunkerschepen die actief zijn binnen de dokken? Zal de minister daar gebruik van maken? Binnen welke termijn zal ze dit doen?

03.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): In het verleden werden al pogingen ondernomen om de reglementering te actualiseren. Daarvoor is overleg nodig met de gewesten en de sociale partners. De standpunten liggen ver uit elkaar. Op Europees niveau werkt men aan een geharmoniseerde bemanningsregeling.

In de bestaande KB-regeling zijn de bunkerschepen wel degelijk opgenomen, waardoor de minister niet kan optreden om versoepeling toe te staan.

03.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): De algemene scheepvaartreglementering moet inderdaad op Europees niveau worden besproken. Het gaat hier echter om een zeer specifiek probleem: de bunkerschepen actief in de binnenvaart. Op Europees niveau is de algemene norm reeds één bemanningslid. We mogen niet nog eens vier of vijf jaar wachten om dit ook in België toe te passen, want dat zou concurrentieel zeer nadelig zijn voor onze binnenvaart en voor het verkeer binnen de havens.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het crimineel gebruik van boorddocumenten van autowrakken" (nr. 4586)**

04.01 **Dirk Pieters** (CVP): Autowrakken worden opgekocht om met de boordpapieren gestolen auto's wit te wassen.

De vorige minister heeft een systeem van dubbele autodocumenten aangekondigd, waarbij in geval van verkoop van een wrak de helft zou moeten worden ingeleverd. Intussen is het hierover erg stil

aux Pays-Bas, où les bateaux jusqu'à 150 tonnes ne requièrent qu'un seul membre d'équipage alors qu'en Belgique, deux membres d'équipage doivent se trouver à bord des bateaux de 15 tonnes et plus.

La loi prévoit-elle la possibilité d'accorder une dérogation aux navires qui ne sont pas explicitement mentionnés dans l'arrêté royal, comme les petits bateaux de soutage qui circulent dans les docks ? Le cas échéant, la ministre appliquera-t-elle cette disposition ? Dans l'affirmative, dans quels délais ?

03.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Par le passé, d'autres démarches ont été faites pour actualiser la réglementation. Toute action dans ce sens passe cependant par une concertation avec les Régions et les partenaires sociaux. Les points de vue sont fort éloignés les uns des autres. Au niveau européen, on prépare une réglementation harmonisée en ce qui concerne les équipages.

L'arrêté royal qui règle cette matière s'applique également aux bateaux de ravitaillement, ce qui empêche une intervention de la ministre pour autoriser un assouplissement des règles.

03.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): La réglementation générale en matière de navigation doit effectivement être discutée au niveau européen. Le problème qui nous préoccupe est toutefois très spécifique : il concerne les bateaux de ravitaillement dans le cadre de la navigation intérieure. Au niveau européen, la norme générale en matière d'équipage est d'un homme. Nous ne pouvons pas attendre quatre ou cinq années de plus pour faire appliquer cette norme en Belgique car pareil attermoisement serait très néfaste pour la compétitivité de notre navigation intérieure et pour le trafic dans les ports.

L'incident est clos.

04 **Question de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation frauduleuse des documents de bord d'épaves automobiles" (n° 4586)**

04.01 **Dirk Pieters** (CVP): Les épaves automobiles sont rachetées et leurs documents peuvent être utilisés pour blanchir le vol de voitures.

Le ministre précédent avait annoncé un système de doubles documents pour les voitures. En cas de vente d'une épave, la moitié des documents devrait être restituée. Entre-temps, la mise en œuvre de

geworden.

Werkt de administratie aan dit systeem? Wanneer wordt het dan gefinaliseerd? Worden er alternatieve oplossingen bestudeerd, zoals het perforeren of afstempelen van de papieren?

04.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het plan om een dubbel inschrijvingsbewijs in te voeren is niet opgegeven. In een nieuw KB wordt in de mogelijkheid voorzien om een kentekenbewijs in één of twee delen af te leveren. Momenteel is dit KB nog bij de Raad van State voor advies.

Als wordt geopteerd voor het systeem van een document in twee delen, zullen er meer middelen vereist zijn en zal een reorganisatie van de Dienst Inschrijving van Voertuigen (DIV) zich opdringen. Vooraleer daartoe de nodige investeringen te doen, wil ik van het Nationaal Platform Autocriminaliteit de bevestiging krijgen dat dit systeem een effectieve en essentiële bijdrage zal leveren voor het beheersen van het probleem. Sommigen vrezen immers door het systeem met twee delen een toename van de homejackings.

04.03 **Dirk Pieters** (CVP): Dit antwoord biedt perspectieven, maar de timing bekommert mij. Wanneer komt dit alles er?

04.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Er werd advies gevraagd op 1 maart aan de Raad van State, maar we moeten toch rekenen op een aantal maanden. Er is ook een advies nodig van het Nationaal Platform Autocriminaliteit. De DIV moet worden georiënteerd en de nodige middelen moeten ter beschikking worden gesteld. Een precies antwoord kan ik dus moeilijk geven, maar ik wil dit alleszins toch voor het einde van de regeerperiode. Ik wil de performantie van de DIV behouden.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vervoer van de productie uit de fabriek van Spa Monopole" (nr. 4598)**

05.01 **André Frédéric** (PS): Op 17 januari stelde ik u een vraag over de aanleg van een ringweg te Spa om te voorkomen dat de vrachtwagens van Spa Monopole nog het stadscentrum zouden doorkruisen.

U zei toen in uw antwoord de voorkeur te geven aan

cette mesure ne paraît guère avancer.

L'administration prépare-t-elle ce système ? Quand sera-t-il finalisé ? Envisage-t-on des solutions de rechange, notamment la perforation ou le cachetage des documents ?

04.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le plan prévoyant l'instauration d'un double certificat d'immatriculation n'a pas été abandonné. Un nouvel arrêté royal, prévoyant la possibilité de délivrer une carte grise en une ou deux parties, est actuellement examiné par le Conseil d'Etat.

Si l'on opte pour la délivrance d'un document en deux parties, on devra dégager davantage de moyens et réorganiser la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV). Avant de procéder aux investissements nécessaires, je souhaite que la plate-forme nationale sur la criminalité automobile me donne l'assurance que ce système permettra réellement de remédier au problème. D'aucuns craignent en effet que le système en deux parties ne génère davantage de homejackings.

04.03 **Dirk Pieters** (CVP): Dans votre réponse, vous esquissez les perspectives mais, ce qu'il m'importe surtout de connaître, c'est le calendrier. Quel est-il ?

04.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): L'avis du Conseil d'Etat a été demandé le 1^{er} mars. Toutefois, nous devons tout de même patienter quelques mois avant d'en disposer. La plate-forme nationale sur la criminalité automobile doit également rendre un avis. La Direction pour l'immatriculation des véhicules doit être orientée et les moyens nécessaires doivent être débloqués. Il m'est difficile de fournir une réponse plus précise, mais j'ai l'intention, en tout cas, de régler ce dossier d'ici à la fin de la législature.

L'incident est clos.

05 **Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évacuation de la production de Spa Monopole" (n° 4598)**

05.01 **André Frédéric** (PS) : Le 17 janvier dernier, je vous ai posé une question sur la réalisation d'une route de contournement à Spa pour éviter la traversée du centre ville au charroi lourd de Spa Monopole.

Votre réponse indiquait une préférence pour le rail.

het spoor. Terzake kon dankzij een overeenkomst tussen het Waalse ministerie van Infrastructuur en Vervoer en Interferry Boat, een dochteronderneming van de NMBS, een studie worden gemaakt over de technische en commerciële haalbaarheid. De conclusies van de studie moesten tegen maart klaar zijn.

Hoe ver staat het met die studie? Zijn er al economische conclusies beschikbaar? Zo ja, wat is de teneur ervan? Zo neen, hoe verklaart u die vertraging?

Stemde Spa Monopole in met de mogelijkheid van een financiële constructie ?

Zijn in de technische studie ook de gevolgen van een toename van het treinverkeer onderzocht en begroot?

05.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De studie van Interferryboats is geheel rond en betreft de technische, commerciële en financiële aspecten.

Er is in een investeringsplan voorzien. Voorts zijn al een commerciële studie en een *business plan* gemaakt. Er werd geconcludeerd dat het project om de Spa-productie per spoor te vervoeren technisch en commercieel haalbaar is en geen grote bouwwerken vereist.

De leveringstermijnen van Spa Monopole kunnen worden nageleefd door gebruikmaking van het spoor. Het bedrijf wil wel eerst het kostenplaatje onderzoeken. Tegen het einde van de maand zou er hierover meer nieuws moeten zijn.

In de studie worden de gevolgen van het vervoer per spoor voor de omliggende gemeenten onder de loep genomen. Om de twee uur zouden er twee treinen door de gemeenten rijden, zonder te stoppen in het station. Er wordt met modern materieel gereden; de geluidshinder zal dan ook erg beperkt zijn.

Rekening houdend met al die gegevens kan men stellen dat er vooruitgang geboekt wordt in dit dossier. Uit het kostenplaatje moet blijken of er snel een oplossing kan worden gevonden.

05.03 **André Frédéric** (PS): Ik ben blij dat men onderzoekt of het spoor geen oplossing kan bieden. Daar zitten wij al jaren op te wachten.

Het commerciële en financiële aspect van de zaak zou in kannen en kruiken zijn; kunnen wij inzage hebben in die documenten ?

À cet effet, une convention entre le ministère wallon de l'Équipement et des Transports et Interferry Boat (filiale de la SNCB) permettait la réalisation d'une étude de faisabilité technique et commerciale dont les conclusions devaient être connues en mars dernier.

Quelle est précisément l'évolution de cette étude ? Les conclusions économiques existent-elles ? Si oui, qu'elle en est la teneur et, sinon, quelles raisons expliquent ce retard ?

Spa Monopole a-t-il marqué son accord à un éventuel montage financier ?

L'étude technique a-t-elle aussi envisagé et budgétisé les conséquences de l'accroissement du trafic ferroviaire ?

05.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): L'étude de Interferryboats est complètement terminée et concerne les aspects technique, commercial et financier.

Un plan d'investissement est prévu ; une étude commerciale et un *business plan* ont été réalisés. Il a été conclu à une faisabilité technique et commerciale du transport par rail de la production de Spa sans devoir réaliser d'importants travaux de génie civil.

De plus, les délais de livraison de Spa Monopole pourront être respectés en utilisant le chemin de fer. Toutefois, la société souhaite connaître au préalable le montage financier. A ce sujet, on devrait en savoir plus à la fin de ce mois.

L'étude a envisagé les conséquences du transport ferroviaire pour les communes voisines. Deux convois devraient les traverser toutes les deux heures. Il n'y aurait pas d'arrêt en gare. Le matériel étant moderne, les nuisances sonores seront fortement réduites.

Bref, tenant compte de tous les éléments, le dossier avance. Le montage financier nous indiquera si une solution rapide peut être trouvée.

05.03 **André Frédéric** (PS) : Je me réjouis que l'on s'oriente vers une solution par rail, ce que nous attendions depuis de nombreuses années.

Quant au plan commercial et financier qui seraient « bouclées », pourrions-nous avoir accès à ces documents ?

Zal de NMBS of een van haar filialen bij het kostenplaatje betrokken worden ? Vervoer per spoor zou ook een ontsluiting naar Zuid-Europa toe mogelijk maken, waardoor er vooruitzicht bestaat op een verdubbeling van de productie van Spadel, wat dan weer een almaar drukker treinverkeer door de betrokken gemeenten tot gevolg kan hebben. Er zijn echter geen bouwkundige investeringen gepland. Dat kan tot problemen leiden.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van fietspaden naast spoorwegen of op verlaten spoorwegen" (nr. 4605)

06.01 Daan Schalck (SP): De NMBS reageert nogal stroef wanneer wegbeheerders fietspaden willen aanleggen langs spoorwegen. Men verwijst voortdurend naar de norm van 30 meter afstand. Op die norm worden soms uitzonderingen toegestaan. Op basis van welke criteria gebeurt dit? Waarom hanteert de NMBS strikte afstandsnormen?

Momenteel worden geen verlaten spoorwegbeddingen meer ingericht als fietspaden. Zal dit verbod gehandhaafd worden? Kunnen hierop afwijkingen worden toegestaan?

06.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De afstandsnormen met betrekking tot het spoor zijn vastgelegd in de wet van 25 juli 1891, maar daarin wordt niet gesproken van dertig meter. De NMBS baseert zich op het criterium veiligheid. Het veiligheidsaspect moet in de gaten worden gehouden, maar we kunnen nagaan of de veiligheid op een andere manier kan worden verzekerd, zodat naast de spoorwegen kan worden gefietst.

De NMBS mag, op basis van het tweede bijvoegsel van het tweede beheerscontract, geen afgedankte spoorwegen meer afbreken en tot fietspaden omvormen. Ik kan afwijkingen toestaan. Dit moratorium was nodig om toekomstige beslissingen open te laten. Men moet er nu wel een einde aan maken. In de zomer immers komt er een investeringsplan voor twaalf jaar. Het derde beheerscontract kan het moratorium beëindigen, om een fietspromotiebeleid te bevorderen.

06.03 Daan Schalck (SP): De veiligheid kan op verschillende manieren worden gewaarborgd. Elk dossier zal afzonderlijk en pragmatisch moeten

Par ailleurs, la SNCB ou l'une de ses filiales interviendront-elles dans le montage financier ?

Enfin, la solution du rail permettant une ouverture potentielle vers le sud de l'Europe, l'espoir de doubler la production de Spadel est envisageable, ce qui pourrait déboucher sur des traversées de plus en plus fréquentes des villages concernés. Or, aucun investissement n'est prévu ; cela pourrait engendrer des situations difficiles.

L'incident est clos.

06 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement de pistes cyclables le long de voies ferrées ou sur des voies ferrées désaffectées" (n° 4605)

06.01 Daan Schalck (SP): La SNCB se montre plutôt réticente à l'égard du projet des gestionnaires de la voirie d'aménager des pistes cyclables le long des voies ferrées. Elle ne manque pas de rappeler qu'une distance de 30 mètres doit être respectée à cet effet. Il existe toutefois des exceptions. Quelles sont-elles ? Pourquoi la SNCB applique-t-elle des normes aussi strictes ?

A l'heure actuelle, plus aucune piste cyclable ne peut être aménagée sur des voies ferrées désaffectées. Cette interdiction sera-t-elle maintenue ? Des exceptions sont-elles possibles ?

06.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Les normes dont question sont fixées dans la loi du 25 juillet 1891. Toutefois, celle-ci ne mentionne nulle part la distance de trente mètres. La SNCB est avant tout soucieuse de garantir la sécurité. Il s'agit certes d'un aspect important mais qui ne doit pas nous empêcher d'examiner s'il y a d'autres moyens d'assurer la sécurité tout en aménageant des pistes cyclables le long des voies ferrées.

Sur la base du deuxième avenant au deuxième contrat de gestion, la SNCB ne peut plus désaffecter des voies ferrées et les transformer en pistes cyclables. Ce moratoire était nécessaire pour pouvoir disposer d'une marge de manoeuvre décisionnelle. A présent, il est temps de mettre fin au moratoire. En effet, un plan d'investissements étalé sur douze ans sera présenté à l'été. Le troisième contrat de gestion pourra mettre fin au moratoire, afin de promouvoir une politique favorable au vélo.

06.03 Daan Schalck (SP): La sécurité peut être assurée de diverses manières. Les dossiers seront examinés au cas par cas, avec pragmatisme.

worden behandeld.

Het verheugt me ook dat er binnenkort nieuwe mogelijkheden zullen zijn voor oude spoorwegbeddingen.

Je me réjouis également que de nouvelles possibilités soient créées pour les voies ferrées désaffectées.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De vergadering wordt gesloten om 15.02 uur.

La séance est levée à 15.02 heures.