



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

dinsdag

09-07-2002

10:00 uur

mardi

09-07-2002

10:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</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 + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</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: publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail: publications@laChambre.be</i>

INHOUD

- Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de straatcode en wegcode" (nr. 7750) 1
Sprekers: Jos Ansoms, 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 "een aantal maatregelen ten voordele van de reizigers waartoe de regering op 28 juni 2002 besliste" (nr. 7757) 4
Sprekers: Daan Schalck, Isabelle Durant,
vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Peter Vanhoutte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van gsm's in treinen" (nr. 7784) 5
Sprekers: Peter Vanhoutte, Isabelle Durant,
vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

SOMMAIRE

- Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le code de la rue et le code de la route" (n° 7750) 1
Orateurs: Jos Ansoms, 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 "un certain nombre de mesures adoptées par le gouvernement le 28 juin 2002 en faveur des voyageurs" (n° 7757) 4
Orateurs: Daan Schalck, Isabelle Durant,
vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Peter Vanhoutte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'utilisation du gsm dans les trains" (n° 7784) 5
Orateurs: Peter Vanhoutte, Isabelle Durant,
vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 9 JULI 2002

10:00 uur

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

du

MARDI 9 JUILLET 2002

10:00 heures

De vergadering wordt geopend om 10.05 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 10.05 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de straatcode en wegcode" (nr. 7750)

01 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le code de la rue et le code de la route" (n° 7750)

01.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in het veiligheidsplan lanceerde u het idee om in het verkeersreglement een onderscheid te maken tussen de straatcode en de wegcode. Dat was oorspronkelijk een idee van u, maar ik denk niet dat de Ministerraad van 8 februari een positief gevolg aan dit idee heeft gegeven, althans niet als één van de 23 maatregelen die toen werden goedgekeurd. Wel werd er bij die gelegenheid aangekondigd dat de maximumsnelheid op de secundaire wegen, buiten de bebouwde kom, naar 70 km/h zou worden gebracht. Graag kreeg ik meer duidelijkheid over de eventuele beslissing van de Ministerraad. Wat is uw persoonlijke visie terzake?

01.01 Jos Ansoms (CD&V): L'intention exprimée dans le plan de sécurité de la ministre sous la forme d'une mesure visant à améliorer la sécurité routière et préconisant une distinction, dans le règlement sur la police de la circulation routière, entre un code de la route et un code des rues, n'a pas été adoptée lors du Conseil des ministres du 8 février.

Mevrouw de minister, blijft u, als bevoegde minister, bij de bedoeling de idee van straatcode en wegcode ook werkelijk te realiseren? Zo ja, is uw kabinet, uw administratie, bezig met de voorbereidende werkzaamheden voor de aanpassing van het koninklijk besluit over het verkeersreglement? Als dat zo is, wordt dan de maximumsnelheid van 70 km/h op de secundaire wegen buiten de bebouwde kom in dat koninklijk besluit opgenomen, of gaat u daar een apart koninklijk besluit voor maken?

Is het uw bedoeling om ook de maximumsnelheid op de autosnelwegen te doen dalen, zoals dit gewenst wordt door uw partijgenoten? Zeker de Vlaamse partijgenoten van Agalev hebben daarvoor gepleit. Gaat u dat veralgemeend of periodiek invoeren, bijvoorbeeld bij ozonpieken?

Tot hier enkele concrete vragen over een toch ietwat verwarde communicatie.

La ministre maintient-elle son intention initiale? Son cabinet ou son administration préparent-ils une modification de l'arrêté royal sur le règlement sur la police de la circulation? La vitesse maximale de 70 km/h sur les routes secondaires hors agglomération est-elle également reprise dans cet arrêté royal? La ministre a-t-elle également pour objectif de réduire la vitesse maximale sur les autoroutes, comme le souhaitent les membres de son parti? Ces réductions seront-elles permanentes ou périodiques, pendant les pics d'ozone par exemple?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ten eerste, op 26 oktober heeft de Ministerraad het verkeersveiligheidsbeleid goedgekeurd, dat deel uitmaakt van de beleidsverklaring. Het derde punt ervan is de bescherming van de zwakke weggebruikers en de verdeling van de openbare ruimte. Ik citeer: "Terwille van een hogere graad van bescherming van de zwakke weggebruikers; voetgangers, fietsers, motorrijders enzovoort, een sterker verantwoordelijkheidsbesef van iedere weggebruiker tegenover de andere en een evenwichtige verdeling van het gebruik van de openbare weg door de verschillende weggebruikers in de bebouwde kom, zullen de verschillende betrokken beschikkingen systematisch en grondig worden aangepast". Daarom werd een werkgroep "code de la rue", "straatcode" of "wegcode" opgericht, met ook vertegenwoordigers van de zwakke weggebruikers en het BIVV. Het verslag van deze werkgroep werd voorgelegd aan het begeleidingscomité van de staten-generaal voor verkeersveiligheid en de staten-generaal hernam het in zijn verslag. Het verslag van de stuurgroep van deze staten-generaal werd door de federale regering en de drie gewestregeringen goedgekeurd op 8 februari 2002. De tekst is expliciet. Ik citeer: "Overeenkomstig de beslissing van de federale regering van 26 oktober 2001, zal de wegcode het onderwerp uitmaken van een wijziging om beter rekening te houden met de zwakke weggebruikers". Deze herschrijving van een "straatcode" past in de maatregelen in verband met reglementering die reeds werden genomen om de zwakke weggebruikers te beschermen in het verkeer.

Wat zijn nu de voorbereidingen? Het ontwerp van koninklijk besluit zal worden voorgelegd tijdens de eerste vergadering van het Interministerieel Comité voor Verkeersveiligheid dat begin september wordt opgericht.

Het ontwerp van koninklijk besluit zal maatregelen bevatten inzake snelheid. Zoals u weet hebben de federale regering en de gewestregeringen binnen de staten-generaal acties goedgekeurd om de snelheid en de risico's eraan verbonden te bestrijden. Het gaat in eerste instantie om een pakket maatregelen met de bedoeling de weggebruiker te sensibiliseren. Een tweede luik betreft preventie: een verhoging van het aantal controles, aanpassing van de infrastructuur en aanpassing van de reglementering.

In het kader van die reglementering is er een gunstig advies voor een wijziging van de toegelaten snelheden, meer bepaald de veralgemening van de maximale snelheid van 70 kilometer per uur op bepaalde wegen buiten de bebouwde kom, met een mogelijke afwijking tot 90 kilometer per uur in bepaalde omstandigheden. Die beslissing moet gebaseerd zijn op het categoriseren van de wegen, om een gemoduleerd beheer van de snelheid mogelijk te maken. Het principe dat aan de basis ligt van het categoriseren is de leefbaarheid en de veiligheid van het type weg voor de gebruiker. Ik pleit dus voor een systeem waarbij de verschillende snelheidsbeperkingen leefbaar zijn voor de mensen: zones-30 rond scholen in de bebouwde kom, 70 en 90 kilometer per uur op secundaire wegen en autosnelwegen, naargelang de categorie waartoe ze behoren.

Ik zal deze wijziging voorstellen in het kader van de beslissing met de gewesten. Die zullen samen vergaderen om de specifieke

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le 8 février 2002, le gouvernement fédéral et les trois gouvernements régionaux ont approuvé le rapport de la commission d'experts des États généraux pour la sécurité routière. Le rapport signale que le code de la route sera modifié conformément à la décision du gouvernement fédéral du 26 octobre 2001, afin de mieux tenir compte des usagers faibles de la route. Cette révision du code de la rue s'inscrit dans le cadre des mesures prises en vue d'assurer une meilleure protection des usagers faibles de la route dans la circulation.

Le projet d'arrêté royal sera soumis, lors de sa première réunion au comité interministériel, pour la sécurité routière qui sera créé début septembre.

Il comportera des mesures en matière de vitesse. En premier lieu, un paquet de mesures sera lancé pour sensibiliser les usagers. Une deuxième partie concernera la prévention: une augmentation du nombre de contrôles, une adaptation des infrastructures et une adaptation de la réglementation.

Dans le cadre de cette réglementation, il y a un avis positif en faveur d'une généralisation de la vitesse maximale de 70 kilomètres à l'heure sur certaines routes en dehors de l'agglomération, avec une dérogation possible à 90 kilomètres à l'heure dans certaines circonstances. Je plaide pour un système dans le cadre duquel les différentes limitations de vitesse soient viables pour les gens: les zones 30 autour des écoles en agglomération; 70 et 90 kilomètres à l'heure sur les routes secondaires et les autoroutes, selon la catégorie à laquelle elles appartiennent.

problemen met ozonpieken aan te pakken. Met de gewesten zullen onderhandelingen worden gevoerd over het categoriseren van de secundaire wegen. De Ministerraad heeft nog geen beslissing genomen over een vermindering van de snelheid op autosnelwegen. De enige uitzondering daarop kan bestaan in het blokrijden op de snelwegen. De federale politie kan in de zomermaanden het blokrijden opleggen, onder meer om veiligheidsredenen, maar die verlaagde snelheid heeft uiteraard ook een positief effect op het ozongehalte in de lucht.

Dat zijn de maatregelen die worden voorbereid in het kader van het koninklijk besluit over de straatcode of wegcode. Daarover zal samen met de gewesten worden onderhandeld in het nieuwe Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid. Er is dus nog geen beslissing om de snelheid op de autosnelwegen te verminderen, maar tijdens de zomermaanden kan de federale politie overgaan tot een systeem van blokrijden op de snelwegen.

01.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik geef een korte reactie, allereerst omdat de heer Vanhoutte niet goed naar het antwoord van de minister heeft geluisterd.

De minister zei zonet dat ze niet akkoord gaat met de voorstellen van Agalev om de snelheid van 120 km/u op de autosnelwegen te verminderen. Ik begrijp niet waarom u dit wetsvoorstel indient, maar goed.

01.04 Minister Isabelle Durant: De partij werkt in dienst van de toekomst. Zo is het bij iedere partij.

01.05 Jos Ansoms (CD&V): Ik had wel nog twee bijkomende vragen.

U zegt dat er geen veralgemening komt van de maximumsnelheid van 70 km/u op bepaalde secundaire wegen die in categorieën worden opgedeeld. Wie zal bevoegd zijn om deze wegen in categorieën op te delen? Ik ga ervan uit dat het nieuwe koninklijk besluit pas in voege treedt als het categoriseren is uitgevoerd. Is zulks dan een bevoegdheid van de gewesten?

Tevens heb ik begrepen dat u er niet aan denkt om de snelheid in de bebouwde kom te beperken tot 30 km/u. U spreekt over schoolomgeving, zone 30, bebouwde kom, 70 en 90 km/u. Er kwam een idee uit de hoek van Agalev, de partij voor de toekomst, om de hele bebouwde kom ineens om te vormen tot een zone 30. U deelt die zienswijze niet?

01.06 Minister Isabelle Durant: Ik zal kort reageren.

De **voorzitter:** Deze vraag neemt al 10 minuten spreektijd in beslag. De heer De Preetere heeft vorige week het systeem zeer terecht uitgelegd. Normaal gezien hebben we 7 minuten per vraag. Mevrouw de minister, u hebt het woord.

01.07 Minister Isabelle Durant: Op het eerste interministeriële comité voor verkeersveiligheid zal over het rangschikken in categorieën worden gesproken. Op welke basis zal dat gebeuren?

Le Conseil des ministres n'a pas encore pris de décision concernant une réduction de la vitesse autorisée sur les autoroutes. La police fédérale pourra imposer la circulation en blocs durant les mois d'été, notamment pour des raisons de sécurité, mais la réduction de la vitesse aura naturellement aussi un effet positif sur la concentration d'ozone dans l'air.

01.05 Jos Ansoms (CD&V): La ministre n'adhère pas aux propositions d'Agalev visant à réduire la vitesse autorisée sur les autoroutes. L'introduction de la limitation de la vitesse à 70 kilomètres à l'heure ne sera pas généralisée pour toutes les routes secondaires. La ministre ne souhaite pas davantage transformer toutes les agglomérations en zones à 30 kilomètres à l'heure. Qui sera compétent pour établir les différentes catégories de routes?

01.07 Isabelle Durant, ministre: Le prochain comité interministériel pour la Sécurité routière se chargera du classement des

Ik weet dat er nog vele vragen zijn over de toepassing van de 70 en 90 km/u-maxima. Zulks moet in dit comité worden gepreciseerd op basis van de aanbevelingen van de staten-generaal.

De beperking van de snelheid in de bebouwde kom tot 30 km/u in het algemeen, niet enkel in de zone 30, is een bevoegdheid van de wegbeheerders. Ik pleit voor een tendens naar een beperking tot 30 km/u in de bebouwde kom. Voor de verkeersveiligheid moet dit een tendens voor de toekomst zijn. Dat maakt echter deel uit van een discussie die niet in mijn handen ligt. We zullen met de verschillende gewesten praten over het categoriseren om na te gaan hoe zij de aanbevelingen van de staten-generaal interpreteren.

routes. Il sera tenu compte des recommandations des Etats généraux. Je plaide pour que l'on se dirige vers une réduction de la vitesse à 30 km à l'heure en agglomération, mais cette discussion ne dépend pas de moi. Nous discuterons avec les Régions des recommandations des Etats généraux relatives au classement des routes. L'arrêté royal ne sera pris qu'à l'issue de cette concertation.

01.08 Jos Ansoms (CD&V): Het zal niet in het koninklijk besluit worden opgenomen?

01.09 Minister Isabelle Durant: Het opnemen in categorieën zal worden opgenomen in het koninklijk besluit maar eerst is er een overleg met de gewesten nodig, zonder is onmogelijk.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

02 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een aantal maatregelen ten voordele van de reizigers waartoe de regering op 28 juni 2002 besliste" (nr. 7757)

02 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un certain nombre de mesures adoptées par le gouvernement le 28 juin 2002 en faveur des voyageurs" (n° 7757)

02.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's. Ik denk dat ik vrij kort kan zijn omdat collega Leterme vorige week al een gelijkaardige vraag heeft gesteld, waarin op zijn minst al een deel van het antwoord is terug te vinden.

Op 28 juni is Karel Vinck inderdaad aangesteld als afgevaardigd bestuurder, maar de regering heeft diezelfde dag ook een aantal andere beslissingen en wensen die de reizigers zouden aanbelangen kenbaar gemaakt. Vandaag is mijn vraag wat er nog meer werd beslist die dag, behalve de aanstelling van de gedelegeerd bestuurder. Voor welke categorie reizigers is dat, en voornamelijk, welke timing is vooropgesteld, want ik neem aan dat het vooral de NMBS zal zijn die bepaalde zaken zal moeten uitwerken. Ik heb daar alle begrip voor, maar de timing die de regering vooropstelt is niet onbelangrijk om te kijken op welke termijn sommige van die maatregelen zouden kunnen ingevoerd worden. Spreken we dan over de begroting van 2003, 2004 of 2005? Dat is niet onbelangrijk. Welke werkwijze wordt er gevolgd? Gaat het via werkgroepen? Hoe zal men dit concretiseren om de timing niet in het gedrang te brengen? Ten slotte, is er ook een richting aangegeven inzake de schuldovername van de NMBS?

02.01 Daan Schalck (SP.A): Lorsque Karel Vinck a été désigné comme administrateur délégué de la SNCB, d'autres décisions importantes pour les voyageurs ont encore été prises. Qu'a-t-il été décidé exactement? Pour quelle catégorie de voyageurs? Quel est le calendrier prévu? Quelle sera la méthode de travail? Une décision a-t-elle été prise concernant la reprise partielle de la dette de la SNCB?

02.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat de tariefmaatregelen betreft, heeft de Ministerraad beslist tot het uitwerken en aan de regering overhandigen van voorstellen waarmee door de NMBS op korte termijn en in het kader van de bestaande

02.02 Isabelle Durant, ministre: Le Conseil des ministres devra formuler des propositions visant à favoriser les déplacements du

budgettaire middelen een aanzienlijke vergroting van het aandeel van de trein in het woon-werkverkeer zou kunnen worden bewerkstelligd. Het feit dat deze doelstelling kan worden bereikt door middel van een aanzienlijke reductie van de persoonlijke bijdrage aan het treinabonnement zal eveneens moeten worden onderzocht. Meer in het algemeen wordt de NMBS ook verzocht, in het kader van de capaciteit die momenteel beschikbaar is, maatregelen te nemen om het gebruik van de trein te bevorderen door middel van een gedifferentieerd tariefbeleid dat gericht is op bepaalde doelgroepen en bepaalde perioden. Met deze opdracht worden in de eerste plaats speciale avond- en weekendtarieven voor jongeren beoogd, evenals bepaalde toeristische bestemmingen en abonnementen die kunnen worden gebruikt als verminderingskaart. De termijn, ingeschreven voor dit tariefbeleid, is de bespreking van de begroting 2003 en betreft vooral het beheerscontract, waarin deze maatregelen een plaats moeten hebben.

Wat de schuld betreft, heeft de Ministerraad een werkgroep opgericht die bestaat uit vertegenwoordigers van leden van het Kernkabinet en van de minister van Financiën. Die werkgroep zal op mijn initiatief bijeenkomen om in samenwerking met de NMBS een voorstel van plan uit te werken voor de geleidelijke overname van de schuld. Dat plan zal aan de regering worden voorgelegd en zal stapsgewijs worden uitgevoerd. Het zal bijvoorbeeld kunnen worden verbonden aan de verwezenlijking van het investeringsplan.

De werkgroep zal zijn verslag indienen binnen een termijn die toelaat er rekening mee te houden bij het opstellen van de begroting voor 2003. Tijdens zijn werkzaamheden zal de werkgroep tussentijdse verslagen bezorgen aan het Kernkabinet, dat richting zal geven aan die werkzaamheden. Onze termijn is natuurlijk de begroting van 2003, en misschien de volgende als er stapsgewijs moet worden gewerkt.

02.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat het goed is aandacht te schenken aan de pendelaars. Als we een groei van het treinverkeer met 50% nastreven, dan zal het woon-werkverkeer daarin hoe dan ook een groot aandeel hebben. Ook de aangekondigde maatregelen voor jongeren lijken me zowel op het vlak van attitude – jongeren zo vlug mogelijk aanleren het openbaar vervoer te gebruiken – als op het vlak van veiligheid goed. Het is ook belangrijk dat u de intentie hebt om dit in te schrijven in de begroting van 2003, ook wat de schuld betreft. De eerste resultaten van de werkgroepen zullen we ongetwijfeld al in het najaar zien.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 Vraag van de heer Peter Vanhoutte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van gsm's in treinen" (nr. 7784)

03 Question de M. Peter Vanhoutte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'utilisation du gsm dans les trains" (n° 7784)

03.01 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag bestaat uit drie delen. Eerst wil ik peilen naar de mogelijkheden om de gsm op de trein optimaler te

domicile vers le lieu de travail en train. Il conviendra également d'examiner si une réduction importante de la contribution personnelle dans le prix de l'abonnement peut contribuer à cet objectif.

Pour promouvoir les déplacements en train, la SNCB a été invitée à prendre des mesures visant à diversifier la politique tarifaire. La nouvelle politique tarifaire sera intégrée dans les discussions budgétaires pour 2003 et il en sera question également dans le cadre des négociations à propos du nouveau contrat de gestion.

Un groupe de travail nouvellement constitué se penche sur le problème de la dette. Ce groupe de travail doit formuler une proposition portant sur la reprise progressive de la dette, qui pourrait éventuellement être liée à la réalisation du plan d'investissement. La proposition doit être prête pour la discussion budgétaire de 2003.

02.03 Daan Schalck (SP.A): Si nous voulons augmenter de 50 pour cent le nombre de voyageurs transportés, il serait bon de s'intéresser au sort des navetteurs. Les jeunes ne doivent pas être oubliés car les bonnes habitudes s'acquièrent tôt. Les premiers résultats concrets devraient être visibles dès 2003.

03.01 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Les opérateurs de téléphonie mobile

gebruiken dan op dit ogenblik het geval is. Ik stel vast dat gsm-operatoren in het verleden zwaar hebben geïnvesteerd in het bereikbaar maken van de gsm in de auto. Die dekking gaat blijkbaar niet op voor de spoorwegen. Dat is problematisch voor mensen die lang op de trein zitten en die in die tijd graag wat willen werken.

Een tweede element hangt daarmee samen. Zou het niet interessant zijn om op treinen een internettoegang en eventueel ook netvoeding te voorzien, zoals dat op een aantal treinstellen in het buitenland wel het geval is? Ik denk dat die optie het overwegen waard is.

Het laatste deel van mijn vraag sluit daarbij aan. Zou het niet wenselijk zijn om in werkruimte te voorzien in treinen? In de ons omringende landen wordt in een aantal treinstellen al in meer tafelruimte voorzien. Immers, aan de tafeltjes in onze treinen kan men amper zitten, laat staan werken of schrijven. Zou het niet wenselijk zijn dat in overweging te nemen bij de aankoop en productie van nieuwe treinstellen? Het zou toch interessant zijn over een degelijk werkblad voor zijn zitplaats te kunnen beschikken zodat men in de trein kan werken en schrijven.

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de kwaliteit van de gsm-communicatie in de treinen is afhankelijk van 2 factoren: de geografische radiodekking die door het vaste gsm-netwerk wordt gerealiseerd en de verzwakking van de gsm-signalen die door het metalen frame van de rijtuigen wordt teweeggebracht.

De eerste factor is volledig in handen van de gsm-operatoren. In een aantal gevallen is gebruikgemaakt van een spoorwegdomein van bestaande pylonen of gebouwen om zodoende basisstations op te richten. In de omgeving daarvan is de dekking voor de betrokken operatoren en de spoorreizigers verbeterd. De verschillende rijtuigtypes vertonen onderling een verschillende verzwakking van de gsm-signalen. Die varieert van 37 tot 38 decibel naar gelang van het type. In de recent gebouwde rijtuigen wordt door een aangepaste materiaalkeuze met dat element rekening gehouden.

De plaatsing van ruimere werktafels in binnenlandse rijtuigen houdt een dilemma in. Zulks zou betekenen dat er minder zitplaatsen in het toestel kunnen worden aangeboden. Om het steeds groeiend aantal reizigers te kunnen opvangen, is de verbetering van het comfort inzake de zitplaatsen een van de voornaamste doelstellingen van de NMBS. Men wil gaan van bankstellen voor 5 personen naar zetels van 4 personen naast elkaar. Zulks is een manier om meer comfort aan de reizigers aan te bieden. Daarom bestaan er geen plannen voor ruimere werktafels. De prioriteit wordt gegeven aan het comfort en de zitplaatsen. In het internationaal verkeer daarentegen beschikken de Thalys-treinen en de toekomstige IC3-treinen over zulke ruimere tafels omringd door 4 zitplaatsen.

In de toekomst zal er rekening mee worden gehouden, maar voor de huidige treinen is de prioriteit aan een ander aspect gegeven. Hoewel ik de nood van sommige reizigers aan grotere werktafels begrijp, ligt de prioriteit bij het aantal zitplaatsen.

Voor de volgende bestellingen zal rekening worden gehouden met de problematiek van de werktafels. De NMBS wil met het ontwerpen van nieuwe materieel wel inspelen op de behoeften van de steeds meer

ont beaucoup investi pour assurer une couverture complète des grands axes routiers mais ils ont perdu de vue les liaisons ferroviaires. Une concertation avec les opérateurs a-t-elle déjà eu lieu à ce sujet?

Actuellement, il est impossible de se connecter à internet dans nos trains. Ne devrait-on pas envisager d'installer une alimentation pour l'accès à internet? Dans les pays qui nous entourent, des rames spéciales offrent un espace de travail accru. Ne serait-ce pas aussi souhaitable en Belgique?

03.02 **Isabelle Durant**, ministre: Deux facteurs influencent la couverture GSM: la couverture hertzienne géographique et l'affaiblissement du signal GSM par la carrosserie en métal du véhicule. Le premier facteur est totalement dépendant des opérateurs. La fabrication des nouvelles rames devra inclure des matériaux adéquats.

L'augmentation des espaces de travail dans les voitures se ferait au détriment du nombre de places assises. La priorité de la SNCB va à l'augmentation du nombre de places assises confortables. Pour les trains internationaux, comme l'IC3 et le Thalys, en revanche, on s'intéresse au problème des espaces de travail. La question des tables de travail sera abordée au moment de la commande des prochaines voitures. La SNCB a l'intention de répondre aux besoins de la société. Les nouvelles voitures seront dès lors équipées de prises électriques.

geïnformatiseerde maatschappij, onder meer door het plaatsen van stopcontacten. De nieuwe rijtuigen I-11 en M-6 zijn reeds uitgerust met stopcontacten voor laptops en gsm's.

03.03 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, het lijkt mij toch een interessant antwoord. Het geeft hoop voor de toekomst.

Het dilemma is natuurlijk dat comfort deels te maken heeft met de omstandigheden waaronder men in een trein zit. Kan men in een trein meer doen dan enkel zitten? Ik vind dat we die afweging in toenemende mate moeten maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 10.27 uur.

La réunion publique de commission est levée à 10.27 heures.

03.03 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): La réponse de la ministre nous donne de l'espoir. J'estime qu'il faut quand même tenir compte du fait que dans un train, il y peut y avoir autre chose à faire que de rester confortablement assis.