



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

maandag

24-05-2004

24-05-2004

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

28/05/2004, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

28/05/2004, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

- Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings à vélos gardés dans les gares" (n° 2788) 1
Orateurs: **Daan Schalck, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les voyages de groupe en train" (n° 2807) 2
Orateurs: **Daan Schalck, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la disparition des échoppes de bijoutiers à Anvers-Central" (n° 2848) 2
Orateurs: **Claude Marinower, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les abonnés de Belgacom bénéficiant du tarif social" (n° 2953) 3
Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le TGV wallon" (n° 2949) 4
Orateurs: **Eric Massin, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gratuité des parkings situés près des gares" (n° 2979) 6
Orateurs: **Jean-Luc Crucke, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

INHOUD

- Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bewaakte fietsstallingen bij stations" (nr. 2788) 1
Sprekers: **Daan Schalck, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de groepsreizen per spoor" (nr. 2807) 2
Sprekers: **Daan Schalck, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verdwijnen van de goudwinkels in Antwerpen-Centraal" (nr. 2848) 2
Sprekers: **Claude Marinower, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sociale abonnees bij Belgacom" (nr. 2953) 3
Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Waalse HST" (nr. 2949) 4
Sprekers: **Eric Massin, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gratis gebruik van de stationsparkings door de pendelaars" (nr. 2979) 6
Sprekers: **Jean-Luc Crucke, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 24 MAI 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 24 MEI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.10 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings à vélos gardés dans les gares" (n° 2788)

01.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): A proximité des grandes gares, les parkings à vélos gardés sont fort peu nombreux. Il me revient qu'un certain nombre d'entre eux seraient exploités, dans des bâtiments mis spécialement à disposition par la SNCB, par un tiers qui serait aujourd'hui en faillite. Résultat : à Gand, 600 places de parcage seraient perdues. Comme, à partir du 1^{er} juin, les abonnements mensuels ne pourront plus être prolongés, de nombreux cyclistes seront confrontés à des difficultés.

Dans quelles villes les parkings à vélos sont-ils exploités par des tiers? Est-ce la même firme qui les exploite partout? Combien de places de parcage sont menacées? Quelles mesures la SNCB compte-t-elle prendre pour reprendre éventuellement leur exploitation ou chercher un nouvel exploitant?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La firme *Park and Locking Systems* (PLS) exploitait les parkings à vélos surveillés à Anvers-Berchem, à Anvers-Central, à Bruges, à Gand-Saint-Pierre, à Courtrai, à Louvain et à Malines. Il s'agit des seules gares où l'exploitation a lieu par le biais d'une société tierce. Au total, ces parkings peuvent abriter 1.900 vélos. Après la faillite de PLS, une autre firme a été contactée. La

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bewaakte fietsstallingen bij stations" (nr. 2788)

01.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Nabij de grote stations zijn er slechts weinig bewaakte fietsstallingen. Een aantal daarvan wordt naar verluidt uitgebaat door een derde – die nu failliet zou zijn – in gebouwen die de NMBS daarvoor ter beschikking stelt. Daardoor zouden in Gent 600 plaatsen verloren gaan. Omdat de maandabonnementen op 1 juni niet meer zullen kunnen worden verlengd, komen veel fietsers in de problemen.

In welke steden worden de fietsstallingen door derden uitgebaat? Is het overal dezelfde firma? Hoeveel plaatsen komen in het gedrang? Welke maatregelen treft de NMBS om eventueel de uitbating over te nemen of een andere uitbater te zoeken?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het was de firma *Park and Locking Systems* (PLS) die de bewaakte fietsstallingen uitbaatte in Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Centraal, Brugge, Gent Sint-Pieters, Kortrijk, Leuven en Mechelen. Er zijn geen andere locaties waar dit door derden gebeurt. Het gaat om 1.900 plaatsen. Na het faillissement werd een andere firma gecontacteerd. De NMBS hoopt de

SNCB espère que les négociations seront bouclées dans les meilleurs délais afin que l'exploitation puisse reprendre.

01.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Je me réjouis que l'on admette l'existence du problème. Peut-être convient-il de contacter les autorités locales pour qu'elles intègrent cette question dans leur politique de stationnement.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 2806 de M. Jeholet a été transformée en question écrite

02 Question de M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les voyages de groupe en train" (n° 2807)

02.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Le règlement en matière de voyages de groupe est assez contraignant. La demande ou la réservation doit être effectuée douze jours avant le départ. Qu'entend-on par «jour ouvrable»? Le paiement doit quant à lui être effectué sept jours à l'avance. Douze jours ouvrables me paraissent un délai énorme. Pourquoi un délai si important? Ne pourrait-on procéder au paiement en ligne? Cela sera-t-il possible à l'avenir?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a constitué deux nouvelles cellules fin 2003. Elle a également adapté les procédures en 2004. Dans le passé, il fallait compter quinze jours. Il faut toujours douze jours à l'heure actuelle, en raison des procédures. C'est certainement nécessaire pour les excursions d'une journée impliquant des tiers. D'autres formules sont envisageables pour ceux qui ne pourraient respecter le délai mais alors sans réservation de place.

Le paiement doit être effectué au plus tard sept jours avant le départ. Les modes de paiement électronique ne sont guère utilisés pour les voyages en groupe et de nombreuses associations ne possèdent même pas leur propre carte.

La procédure de réservation est un système en évolution. A terme, il devra être possible de réserver un billet par Internet. Après la réforme, on s'efforcera de mener à bien les procédures qui, à terme, seront dès lors raccourcies.

L'incident est clos.

besprekingen zo vlug mogelijk af te ronden zodat de uitbating kan worden hervat.

01.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Men is zich gelukkig bewust van het probleem. Misschien moet er contact worden opgenomen met de plaatselijke overheden om deze stallingen te integreren in hun parkeerbeleid.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 2806 van de heer Jeholet werd omgezet in een schriftelijke vraag.

02 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de groepsreizen per spoor" (nr. 2807)

02.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Het reglement voor groepsreizen valt nogal zwaar uit. De aanvraag of reservering moet twaalf dagen voor het vertrek gebeuren. Wat wordt als "werkdag" gerekend? Men moet zeven dagen op voorhand betalen. Twaalf werkdagen lijkt wel erg veel. Waarom moet dat? Kan de betaling niet online gebeuren? Zal dat in de toekomst mogelijk worden?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De NMBS heeft einde 2003 twee nieuwe cellen opgericht en heeft in 2004 ook de procedures aangepast. Vroeger waren er vijftien dagen nodig. Twaalf dagen is nu nog altijd nodig, gezien de procedures. Dat is zeker nodig voor B-dagtrips waarbij derden betrokken zijn. Is men te laat, dan zijn er andere formules mogelijk, maar dan zonder gereserveerde plaatsen.

Men kan uiterlijk zeven dagen voor vertrek betalen. Elektronische betaalmiddelen zijn voor groepsreizen niet erg geliefd, want veel verenigingen hebben zelf geen kaart.

De reserveringsprocedure is een systeem dat evolueert. Op termijn moet *on line ticketing* mogelijk worden. Na de hervorming zal men proberen de procedures in goede banen te leiden. Op termijn zullen ze dan ook korter worden.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la disparition des échoppes de bijoutiers à Anvers-Central" (n° 2848)

03.01 Claude Marinower (VLD): La gare d'Anvers-Central sera dotée d'un deuxième accès, comptant 4.600 mètres carrés d'espaces commerciaux. Le Conseil supérieur du diamant (CSD) veut y aménager un centre bijoutier de haute qualité. Où en sont les négociations à propos de cet espace commercial ? Quel sera le sort des magasins spécialisés dans le commerce de l'or situés dans les environs ?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Le dossier ne sera finalisé qu'en avril 2006 et les véritables négociations débuteront à partir de janvier 2005. C'est plus tard que prévu, mais il s'agit de travaux importants. Le CSD a effectivement manifesté son intérêt mais il n'y a, à l'heure actuelle, ni décision, ni candidature formelle. On en est seulement au stade des discussions préalables. Je ne puis donc pas me prononcer sur le sort des boutiques d'or. Le monde politique anversois insiste pour qu'on procède à un assainissement. La croissance sauvage à laquelle on assiste actuellement n'est pas toujours favorable à la qualité. La SNCB s'efforce de tenir compte dans ses projets des aspirations du monde politique et économique anversois.

Ce grand espace commercial peut constituer un pôle d'attraction supplémentaire pour Anvers et sa gare centrale.

L'incident est clos.

04 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les abonnés de Belgacom bénéficiant du tarif social" (n° 2953)

04.01 Roel Deseyn (CD&V): Le rapport du service de médiation révèle que de nombreux abonnés de Belgacom qui entrent en ligne de compte pour le tarif social paient toujours le prix plein. Il ressort également de ce document que, sur le plan administratif, Belgacom n'était pas suffisamment préparée à traiter correctement les lettres de contrôle.

Combien de personnes n'ayant pas réagi à la proposition de Belgacom de les faire bénéficier du tarif social reste-t-il dans l'autre catégorie au terme

03 Vraag van de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verdwijnen van de goudwinkels in Antwerpen-Centraal" (nr. 2848)

03.01 Claude Marinower (VLD): Antwerpen-Centraal krijgt een tweede stationstoegang, met 4.600 vierkante meter commerciële ruimte. De Hoge Raad voor de Diamant (HRD) wil daar een juwelencentrum van hoog niveau in onderbrengen. Hoe ver staan de onderhandelingen over deze winkelruimte? Wat zal het lot zijn van de omliggende goudwinkels?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het dossier zal pas in april 2006 afgewerkt zijn. De echte onderhandelingen zullen vanaf januari 2005 van start gaan. Dit is later dan gepland, maar het gaat hier om grote werken. De HRD heeft inderdaad belangstelling laten blijken. Op dit moment is er noch een beslissing noch een formele kandidatuurstelling. Men zit nog maar in de voorafgaandelijke discussies. Ik kan dus op dit moment nog geen uitspraak doen over het lot van de goudwinkels. Vanuit de Antwerpse politieke wereld dringt men aan op een sanering. Er bestaat nu een wildgroei waarbij de kwaliteitsverhoudingen niet altijd correct zijn. De NMBS probeert bij haar plannen rekening te houden met de verzuchtingen van de Antwerpse politieke en economische wereld.

Deze grote commerciële ruimte kan voor Antwerpen en zijn station een bijkomende aantrekkingspool betekenen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sociale abonnees bij Belgacom" (nr. 2953)

04.01 Roel Deseyn (CD&V): Uit het verslag van de ombudsdienst blijkt dat veel mensen die in aanmerking komen voor een sociaal telefoontarief uit onwetendheid nog altijd de volle pot betalen. Ook bleek Belgacom administratief onvoldoende voorbereid op een correcte verwerking van de controlebrieven.

Hoeveel personen die niet zijn ingegaan op het sociaal tarief blijven na de recente herziening in de restcategorie? Overweegt Belgacom initiatieven

de la récente révision des tarifs? Belgacom envisage-t-elle de prendre des initiatives pour leur permettre une nouvelle fois de recourir au tarif social? A quels intervalles les contrôles des revenus en vue du bénéfice des tarifs sociaux seront-ils effectués à l'avenir? Comment tentera-t-on désormais de résoudre de tels problèmes ?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre: (*en néerlandais*): En mai 2003, 365.000 abonnés avaient droit au tarif social. Les abonnés à propos de qui nous ne possédions aucune donnée ont reçu un courrier. Pratiquement, il leur était laissé jusqu'en août pour se manifester. En fin de compte, 29.000 personnes n'ont pas réagi, pas même après avoir reçu une facture majorée. Quelque 11.000 personnes ont résilié leur abonnement. Aujourd'hui, 17.000 abonnés paient un tarif plus élevé sans protester.

S'il devait malgré tout encore y avoir des réactions, Belgacom est disposé à régler les cas qui se présenteraient.

L'avant-projet de loi sur la communication électronique prévoit un contrôle annuel par l'IBPT. Toute société doit proposer des tarifs sociaux. L'IBPT constituera aussi une base de données et enquêtera sur des clients que la Banque-Carrefour ne peut identifier. L'IBPT bénéficiera à cet effet d'un accès fonctionnel au registre national.

04.03 Roel Deseyn (CD&V): On peut parler d'une opération réussie, vu la modicité de la catégorie résiduelle. Il me paraît toutefois un peu absurde d'investir autant dans les contrôles pour un si faible rendement. Le contrôle devient superflu pour les seniors à partir d'un certain âge, par exemple, puisque leurs revenus ne changent plus.

Que Belgacom reste disposée à prendre en considération des réactions tardives l'honore.

L'incident est clos.

05 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le TGV wallon" (n° 2949)

05.01 Eric Massin (PS): La sauvegarde de la ligne Thalys reliant Paris à Liège a mobilisé l'ensemble des forces vives wallonnes. Cette ligne est cependant déficitaire. Pour y remédier, il faudrait notamment que la promotion de la ligne

om deze mensen alsnog een kans te geven om van het sociaal tarief gebruik te maken? Met welke interval zullen de inkomstencontroles voor de sociale tarieven in de toekomst worden uitgevoerd? Hoe zal men soortgelijke administratieve problemen voortaan proberen te vermijden?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): In mei 2003 hadden 365.000 abonnees recht op een sociaal tarief. De abonnees van wie we geen gegevens hadden, werden aangeschreven. Zij konden in de praktijk reageren wel tot eind augustus. Uiteindelijk hebben 29.000 mensen niet gereageerd, ook niet toen zij een hogere factuur kregen. Ongeveer 11.000 mensen hebben hun abonnement stopgezet, 17.000 abonnees betalen nu een hoger tarief zonder te protesteren.

Mocht er toch nog iemand reageren, dan is men bij Belgacom bereid die zaak te regelen.

Het voorontwerp van wet over de elektronische communicatie voorziet in een jaarlijkse controle door het BIPT. Iedere maatschappij moet sociale tarieven aanbieden. Het BIPT zal tevens een gegevensbank opstellen en een onderzoek voeren naar klanten die niet door de Kruispuntbank kunnen worden geïdentificeerd. Daartoe zal het BIPT een functionele toegang tot het rijksregister krijgen.

04.03 Roel Deseyn (CD&V): Met zo'n kleine restcategorie kunnen we spreken van een geslaagde operatie. Toch lijkt het mij een beetje onzinnig zoveel in controles te investeren als de return zo klein is. Voor ouderen vanaf een bepaalde leeftijd is een controle bijvoorbeeld overbodig. Hun inkomen zal niet meer veranderen.

Het siert Belgacom dat het bereid blijft laattijdige reacties toch nog in aanmerking te nemen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Waalse HST" (nr. 2949)

05.01 Eric Massin (PS): De strijd voor het behoud van de Thalysverbinding tussen Parijs en Luik heeft alle stuwende krachten in Wallonië gemobiliseerd. Nochtans is de lijn verlieslatend. Om dit te verhelpen zou er onder meer een

soit activée. Or, Thalys International semble peu encline à développer une stratégie de marketing claire, au contraire de la Région wallonne. Une stratégie va-t-elle être mise en place par le groupe ? Quels en seraient les points importants ?

promotiecampagne rond het gebruik van deze lijn gevoerd moeten worden. In tegenstelling tot het Waalse Gewest lijkt Thalys International echter weinig geneigd om een duidelijke marketingstrategie te ontwikkelen. Zal de groep een strategie opstellen? Welke krachtlijnen zal die bevatten?

Un autre obstacle à la rentabilité réside dans le fait que les horaires ne sont pas adaptés à une clientèle «affaires». Le potentiel apparaît cependant digne d'intérêt.

De rendabiliteit wordt ook bemoeilijkt door het feit dat de dienstregeling niet afgestemd is op de zakenmensen die nochtans een belangrijke doelgroep zouden kunnen vormen.

La question de l'adaptation à la hausse de la fréquence des trains est-elle envisagée par la SNCB ?

Overweegt de NMBS om de frequentie van de treinen te verhogen?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le gouvernement wallon a lancé en avril une étude relative aux différentes actions de nature à promouvoir et améliorer l'offre, dont les résultats seront présentés le 3 juin à l'ensemble des parties concernées par cette problématique. Nous verrons alors si des actions concrètes sont possibles.

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De Waalse regering heeft in april een onderzoek gestart omtrent de verschillende acties die het aanbod kunnen bevorderen en verbeteren; de resultaten ervan zullen op 3 juni voorgesteld worden aan alle partijen die bij deze problematiek betrokken zijn. We zullen dan zien of concrete acties mogelijk zijn.

Le TGV wallon, à l'instar de tous les TGV, serait en grande difficulté. Tout le monde parle d'une grande potentialité mais j'ai de sérieux doutes à cet égard. Le développement de l'offre de sociétés aériennes assez bon marché et le fait que les entreprises ont effectué des coupes dans leurs dépenses a pour conséquence que le potentiel des TGV va diminuer.

De Waalse HST zou net als alle HST's in grote moeilijkheden verkeren. Iedereen heeft het over een groot potentieel maar ik heb daar ernstige twijfels over. De uitbreiding van de vrij goedkope aanbiedingen van luchtvaartmaatschappijen en het feit dat de ondernemingen in hun uitgaven hebben gesnoeid, zullen tot een daling van het HST-potentieel leiden.

Les dorsales wallonne et flamande ne sont pas les plus coûteuses. Le Thalys n'est pas en équilibre et l'Eurostar est en déséquilibre fondamental. La SNCB aimerait évidemment arrêter Eurostar. Cela a pour conséquence que nos discussions avec nos partenaires français et britannique ne sont ni très joyeuses ni très faciles. Nous ne sommes pas en position de force en raison de notre volonté d'abandonner l'Eurostar.

De Waalse en Vlaamse assen zijn niet de duurste. De begroting voor de Thalys is niet sluitend – voor de Eurostar vertoont zij zelfs een fundamenteel tekort. De NMBS zou haar deelname aan de Eurostar natuurlijk graag stopzetten. Dit heeft tot gevolg dat de besprekingen met onze Franse en Britse partners niet meteen aangenaam of makkelijk verlopen. Omdat wij de Eurostar willen opgeven, bevinden wij ons niet in een sterke onderhandelingspositie.

05.03 Eric Massin (PS): Pour la boutade: à propos du développement des compagnies "low cost", plus le prix du baril augmentera, plus on recourra au train et, quant à la dorsale flamande, si on arrête l'Eurostar à Ostende, on ne passera plus par le tunnel sous la Manche, ce qui permettrait de développer le trafic des malles au port d'Ostende.

05.03 Eric Massin (PS): Voor de aardigheid: wat de groei van de "low cost" luchtvaartmaatschappijen betreft, zal men, naarmate de olieprijs stijgt, meer en meer zijn toevlucht nemen tot de trein. Wat de Vlaamse as tot Oostende betreft, als de Eurostar niet langer rijdt, zal men niet langer de Kanaaltunnel gebruiken, waardoor Oostende als veerhaven kan worden uitgebouwd.

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en

05.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Nee,

français): Non, il n'y en a plus !

er zijn geen veerboden meer!

05.05 Eric Massin (PS): Mais on les remettra peut-être en activité.

05.05 Eric Massin (PS): Maar men zal ze misschien opnieuw in gebruik nemen.

Plus sérieusement : certaines lignes de TGV sont rentables, comme celle de Bruxelles-Paris sur laquelle, pour réserver une place, il faut s'y prendre deux mois à l'avance, voire six.

Ernstig nu: sommige HST-lijnen zijn rendabel, zoals de lijn Brussel-Parijs, waarop men minstens twee en soms zelfs zes maanden op voorhand een plaatsje moet reserveren.

05.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): C'est vrai pour les trains du matin.

05.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Voor de ochtendtreinen is dat inderdaad het geval.

05.07 Eric Massin (PS): C'est la raison pour laquelle des horaires adaptés permettraient d'atteindre la rentabilité.

05.07 Eric Massin (PS): Vandaar dat de dienstregelingen moeten worden aangepast om de rendabiliteit op alle lijnen te waarborgen.

Quant au marketing, il est essentiellement destiné aux déplacements de pure convenance. Là, on peut présenter d'autres offres.

De marketing richt zich vooral op gelegenheidsverplaatsingen. Het aanbod kan evenwel worden uitgebreid.

Je comprends que la difficulté réside dans le volet Eurostar. Il s'agira que l'Eurostar ne cause pas un préjudice aux lignes qui pourraient être sauvées.

Ik begrijp dat de moeilijkheid bij de Eurostar ligt. Men zal moeten voorkomen dat de Eurostar schade berokkent aan lijnen die zouden kunnen worden behouden.

05.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Si nous voulions reprendre le déficit, il faut que les Français soient d'accord. Nous avons déjà eu ces discussions.

05.08 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Als wij het tekort willen overnemen, moeten de Fransen ermee akkoord gaan. Daarover hebben wij het reeds gehad.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gratuité des parkings situés près des gares" (n° 2979)

06 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gratis gebruik van de stationsparkings door de pendelaars" (nr. 2979)

06.01 Jean-Luc Crucke (MR): Le Conseil central de l'économie aborde le thème de la mobilité dans sa lettre d'avril 2004. Une des pistes proposées afin d'encourager l'utilisation des transports en commun est de rendre gratuits, à l'intention des navetteurs, les parkings situés à proximité des gares.

06.01 Jean-Luc Crucke (MR): De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven kaart het mobiliteitsthema aan in zijn brief van april 2004. Een van de denkpistes om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen, is de parkings in de buurt van de stations voor de pendelaars gratis te maken.

Quelle est votre opinion quant à cette proposition ? Pensez-vous pouvoir généraliser cette gratuité ? Une projection financière pourrait-elle être envisagée ? Ne conviendrait-il pas de légiférer en la matière ?

Hoe staat u tegenover dat voorstel? Kan zo'n maatregel worden veralgemeend? Kan hij worden becijferd? Is een wetgevend initiatief niet op zijn plaats?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La SNCB désire que ses parkings soient le moins cher possible et que ses clients puissent les utiliser. Le principe est d'y réserver un droit prépondérant d'utilisation aux navetteurs qui

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De NMBS wil het parkeergeld op haar parkeerterreinen zo laag mogelijk houden en wil dat de treinreizigers van die parkeerruimte gebruik kunnen maken. Zij wil er in principe voorrang geven aan de pendelaars

utilisent la SNCB en leur tarifiant un prix minimal. Dans la pratique, c'est autre chose !

Se pose le problème de savoir qui construira les parkings, étant donné que cela nécessitera de l'argent, qui n'est pas nécessairement prévu au plan d'investissement. Par ailleurs, certains parkings sont situés dans une zone commerciale, la différence entre les clients de la SNCB et ceux des commerces étant difficile à déterminer. En d'autres endroits, la capacité des parkings SNCB est insuffisante. Certaines villes appliquent une tarification de stationnement très stricte afin de limiter le stationnement de longue durée en ville, que la SNCB doit suivre pour éviter une occupation intempestive de son parking par des véhicules étrangers à ses activités. Dans d'autres villes où les autorités communales appliquent la gratuité pour leurs zones de stationnement aux abords des installations ferroviaires, afin de concentrer les voitures en ces endroits, la SNCB s'aligne sur cette politique.

Des études très importantes sont en cours à ce sujet. C'est un élément essentiel si on veut développer le nombre de voyageurs dans les trains. Mais je serais trop optimiste en prétendant que cela va se traduire partout de la même manière, sauf si on limite les parkings aux seuls usagers de la SNCB, ce qui peut créer un problème de contrôle assez coûteux.

06.03 Jean-Luc Crucke (MR): A Leuze, par exemple, le parking est neuf mais on n'a pas mis en œuvre le contrôle automatique. Pour éviter que les non-navetteurs y viennent, on contrôle. J'ai personnellement vécu l'expérience car on n'avait pas très bien lu ma plaque et on ignorait donc que je bénéficiais de la gratuité. Finalement, on en arrive à cette aberration complète à Leuze : on y procède à des contrôles alors qu'on a installé le matériel permettant un système automatique !

Manifestement, le travail accompli connaît un certain succès. Je resterai attentif aux prolongements de l'analyse.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 14h.51.

die met de trein reizen en hen een minimumtarief aanrekenen. In de praktijk is dat echter een ander paar mouwen!

De vraag rijst wie die parkeerterreinen zal bouwen, aangezien het investeringsplan niet noodzakelijkerwijze in het nodige geld daarvoor voorziet. Voorts liggen sommige parkeerterreinen in een handelszone en kan moeilijk een onderscheid worden gemaakt tussen de treinreizigers en de cliënten van de handelszaken. Op andere plaatsen is er onvoldoende parkeerruimte op de NMBS-parkeerterreinen. Bepaalde steden passen een zeer strikt parkeerbeleid toe en rekenen hoge parkeertarieven aan teneinde het langdurig parkeren in de stad te beperken; de NMBS moet zich daarbij aansluiten om te voorkomen dat niet-treinreizigers oneigenlijk gebruik van haar parkeerterreinen zouden maken. In andere steden waar gratis mag worden geparkeerd in de buurt van de stations teneinde alle auto's op die plaatsen te concentreren, past de NMBS zich aan dat beleid aan.

Hierover zijn een aantal zeer belangrijke studies aan de gang. Het is een essentieel gegeven als men het aantal treinreizigers wil verhogen. Maar ik durf niet beweren dat het overal tot hetzelfde resultaat zal leiden, dat zou te optimistisch zijn, tenzij men de toegang tot de parkings beperkt tot NMBS-klanten, maar dat kan dan weer voor problemen zorgen omdat daar dure controles voor nodig zijn.

06.03 Jean-Luc Crucke (MR): In Leuze bijvoorbeeld is er een nieuwe parking, maar het systeem voor automatische controle wordt niet gebruikt. Om te voorkomen dat ook niet-pendelaars er hun auto komen parkeren, wordt er wel gecontroleerd. Dat heb ik persoonlijk mogen meemaken, want men had mijn nummerplaat niet goed gelezen en daardoor wist men niet dat ik recht heb op gratis toegang. In Leuze is de situatie dus totaal aberrant: er wordt gecontroleerd, terwijl er een automatisch controlesysteem is!

Er werd duidelijk al wat succes geboekt. Ik zal de voortgang van deze analyse met de nodige waakzaamheid blijven volgen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.51 uur.