



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

24-05-2004

Après-midi

maandag

24-05-2004

Namiddag

<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) 4
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) 5
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) 7
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) 11
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) 4
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) 5
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) 7
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) 11
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 séance est ouverte à 14.10 heures par M. Francis Van den Eynde, président.
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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in de omgeving van grote stations in Vlaanderen zijn niet altijd voldoende fietsstallingen aanwezig, of misschien worden ze slecht gebruikt, maar in elk geval is er nogal dikwijls chaos aan de stations. Er zijn ook heel weinig bewaakte fietsstallingen. Een aantal van die fietsstallingen – heb ik in de laatste weken ontdekt –, onder meer in Gent-Sint-Pieters, wordt uitgebaat door derden en niet door de NMBS zelf. Weliswaar is dat in gebouwen die door de NMBS ter beschikking worden gesteld. Ook in Leuven zou dat het geval zijn, maar moet men steeds plaats inboeten omdat de NMBS daar zelf opnieuw gebruik zou maken van de plaats die ter beschikking wordt gesteld. De uitbater van die bewaakte fietsstallingen zou nu failliet zijn, waardoor alleen al in Gent – van de andere steden is het mij niet bekend – 600 plaatsen verloren zouden gaan. Het blijkt ook dat die uitbater voor alle stations dezelfde is.

Het probleem zou zich voordoen vanaf het einde van deze maand omdat de maandabonnementen niet meer verlengd worden, waardoor de abonnees niet meer binnen kunnen. Vanaf 1 juni zullen er dus een aantal voor de deur staan en hun fiets elders moeten onderbrengen. Vandaar toch een aantal vragen.

In welke steden worden die fietsstallingen uitgebaat door derden? Is het inderdaad overal dezelfde firma? Hoeveel plaatsen zullen er ongeveer in het gedrang komen? Vooral wil ik weten welke maatregelen de NMBS neemt om liefst op korte termijn – 1 juni is natuurlijk dichtbij – zelf die uitbating eventueel over te nemen of een andere uitbater te zoeken. In het algemeen wil ik graag vernemen wat de stand van zaken is in dat dossier.

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 parage 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 parage sont menacées? Quelles mesures la SNCB compte-t-elle prendre pour reprendre éventuellement leur exploitation ou chercher un nouvel exploitant?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, collega, het was de firma Park and Locking Systems die de bewaakte

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre: La firme Park and

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 in totaal om 1900 plaatsen.

Gezien het faillissement heeft men ondertussen een andere firma gecontacteerd die bij machte is het bestaande veiligheidssysteem op te starten en verder uit te baten. Deze firma zou hier zelfs wat in investeren, onder andere in contactloze gebruikskarten en een systeem waarbij deze karten door reizigers vanop afstand gevalideerd kunnen worden. Deze verbetering zou de tevredenheid van de klanten moeten verhogen. De besprekingen met dit bedrijf zijn in een ver gevorderd stadium. De NMBS hoopt om ze zo vlug mogelijk af te ronden zodat, zoals gevraagd, op korte termijn deze uitbating kan worden hervat.

01.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik vind het positief dat men beseft dat daar een probleem is. Ik denk trouwens dat degene die met de fiets naar het station komt een trouwere klant is van de NMBS dan mensen die met de wagen komen en switchen tussen de twee.

De Nederlandse Spoorwegen zijn geen voorbeeld voor ons wat betreft stiptheid, netheid van de treinen en een aantal andere dingen. Op vlak van de combinatie fiets-trein hebben zij echter een heel mooi plan met de nodige communicatie. Ik denk dan ook dat het goed zou zijn dat de NMBS op lange termijn daar eens zijn licht zou gaan opsteken voor die fiets-treincombinatie.

Ten slotte denk ik dat het misschien ook goed zou zijn om met de plaatselijke overheden contact op te nemen omdat zulks kan passen in het plaatselijk parkeerbeleid van sommige steden. Het stemt mij in elk geval hoopvol dat u een oplossing in het vooruitzicht stelt.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 2806 van de heer Jeholet wordt 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 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): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen in deze woelige tijden mijn vraag kort te houden.

Mijnheer de minister, de reglementering voor de groepsreizen lijkt mij in tijden van moderne communicatie nogal zwaar. Groepen moeten twaalf werkdagen voor hun vertrek hun aanvraag of reservering doen. Twaalf werkdagen, rekening houdend met vijf werkdagen per week, is veel. Bij de NMBS zou men ook zeven dagen als werkdag kunnen tellen, dat is mij niet helemaal duidelijk. Het reserveren kan per mail, per fax of per telefoon. Bovendien moet men zeven dagen op voorhand betalen. Ik heb er begrip voor dat een reservering kan helpen bij een goede dienstverlening. Men moet immers meestal in bijkomende rijtuigen voorzien, dus lijkt het mij logisch dat er een zekere termijn tegenover staat. Anderzijds is twaalf werkdagen wel

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 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.

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

erg veel. Een voorbeeld. Een groep studenten die op het einde van het schooljaar de examenuitslagen afwacht om de week daarna een reis te organiseren, zoiets blijkt binnen de huidige reglementering onmogelijk te zijn.

l'avenir?

Vandaar mijn vraag waarom de reserveringstijd op minimum twaalf werkdagen wordt bepaald. Zijn op die manier spontane jongerenreizen nog wel mogelijk? Een tweede aspect daarbij is of de betaling niet online kan gebeuren zoals voor bepaalde andere tickets? Wordt in die mogelijkheid niet voorzien in de toekomst? Dat zou dit systeem toch ook enigszins soepeler kunnen maken.

02.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: De NMBS heeft geprobeerd de groepsreizen als activiteit wat te stroomlijnen. Er zijn twee nieuwe cellen opgericht eind december 2003. In 2004 werden ook de procedures wat aangepast. Dat heeft geleid tot een reducering: waar het vroeger vijftien dagen waren, is het nu twaalf dagen. Men heeft dus de laatste zes maanden de termijn gereduceerd. Op dit moment is dat nog altijd nodig, gezien de procedures. Dat is zeker nodig voor de B-dagtrips die met anderen samen gebeuren. Dat is een gecombineerd ticket, dus men moet ook aan anderen vragen om daar bestellingen te doen. Als men te laat is, probeert men via Go Pass, Multipass, Railpass, biljetten voor senioren, weekendbiljetten, alle andere formules. Men heeft dan natuurlijk geen gereserveerde plaats. Als het echt over een gereserveerde plaats gaat, kan men daar vooralsnog niet aan voorbij. Ik bespaar u thans de details en zal u die straks wel geven.

02.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: 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.

Men kan uiterlijk zeven dagen voor vertrek betalen. Wij zien wel dat die elektronische middelen op dit moment niet zo gegeerd zijn. Groepsreizen zijn vaak ingericht door verenigingen. De secretaris, die meestal de financiën beheert, is meestal niet geneigd om voor iedereen van zijn eigen rekening te betalen. Nochtans moet hij dat vaak, want weinig VZW's beschikken over een betaalkaart. Elektronische betalingen zijn dus weinig in zwang. Wij zien wel dat overschrijvingen gebruikt worden of dat zelfs cash betaald wordt. Anders is die persoon met zijn kaart een beetje gebonden en als de deelnemers niet betalen is hij gezien. Als er meer vraag zou zijn, zouden elektronische betalingen wel gebeuren, maar op dit moment is die vraag er nog niet echt voor groepsreizen. De betaalkaarten voor groepsreizen zijn echt nog niet zo ingeburgerd.

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.

De reserveringsprocedure is een systeem dat evolueert. Men wil die reserveringsprocedure nog verbeteren, zodanig dat ook online ticketing op termijn mogelijk wordt. In Japan is er bijvoorbeeld geen enkele niet-gereserveerde plaats, want niet-gereserveerde plaatsen bestaan daar niet. In Japan zijn de plaatsen altijd op reservatie en genummerd. Maar Japan heeft organisatorisch ook een ietwat andere cultuur dan wij. Ik pleit dus niet noodzakelijk voor gereserveerde plaatsen. Na die hervorming zal men proberen die procedures in goede banen te leiden, zodat op termijn zulke zaken vlugger en met modernere technieken afgehandeld kunnen worden als er vraag naar is, wat geleidelijk aan zal groeien.

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.

02.03 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-premier, mijn aandacht werd gevestigd op een bijdrage die op 4 mei 2004 in Het Laatste Nieuws verscheen. Ik had gevraagd een aantal zaken op te zoeken in verband met de goudwinkels waarbij de vorige bijdrage die ik vond er een was van precies vier jaar eerder, van 4 mei 2000. Op dat moment had u een eerste ontmoeting met de mensen van de Hoge Raad voor Diamant en pleitte u voor het opzetten van een opvolgingscomité met betrekking tot die goudwinkels.

Antwerpen-Centraal krijgt er een tweede stationstoegang bij met 4600 vierkante meter commerciële ruimte. De plannen van de Hoge Raad voor Diamant om daar een juwelencentrum "haut de gamme" te installeren zijn bekend. In de bijdrage die begin mei verscheen meende de Hoge Raad dat er deze maand een doorbraak zou zijn in de onderhandelingen met de overheid.

Daarom wilde ik van u graag weten hoe ver de onderhandelingen over de winkelruimte in het nieuwe stationsdeel van 4600 vierkante meter staan en wat het lot is van de goudwinkels in dit geheel. Heeft dit tot gevolg dat deze überhaupt niet meer in aanmerking komen? Is de periode van de goudwinkels, in onder welke vorm ook en door wie dan ook uitgebaat, hierdoor nu voorbij en worden ze vervangen door de juwelen "haut de gamme" zoals de Hoge Raad bepleit?

03.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Op dit moment is het dossier trager aan het evolueren dan u daar geciteerd heeft. Het is zo dat men denkt dat alles pas afgewerkt zal zijn in april 2006. Dat betekent dat echte onderhandelingen pas vanaf januari 2005 zullen van start gaan. Dat is later dan voorzien maar het is natuurlijk een groot werk.

De Hoge Raad heeft gezegd geïnteresseerd te zijn maar op dit moment is er nog een beslissing genomen en is er nog geen formele kandidatuur, men zit in de voordiscussies. Op dit moment kan men dus niet zeggen dat de goudwinkels sowieso niet meer kunnen, dat is te vroeg. U weet echter ook dat vanuit de Antwerpse politieke wereld aangedrongen wordt op een zekere sanering van dit geheel. Ik denk niet dat we overdrijven als we zeggen dat er nu wildgroei is waarbij kwaliteitsverhoudingen niet altijd correct zijn. De NMBS probeert dan ook rekening te houden met de verzuchtingen vanuit de Antwerpse politieke en economische wereld om een hoog kwaliteitsniveau van deze winkels na te streven.

Voor Antwerpen en het station kan dit een extra aantrekkingskracht zijn.

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: Le dossier ne sera finalisé qu'en avril 2006 et les véritables négociations débiteront 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.

03.03 **Claude Marinower** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de

minister voor het antwoord.

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

De **voorzitter**: Elke spreker haalt het record inzake beperkte spreektijd.

Vraag nr. 2875 van mevrouw Vervotte is omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 2910 van de heer Leterme is ingetrokken.

De vraag nr. 2916 van mevrouw Vervotte wordt uitgesteld.

03.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, een soortgelijke vraag werd reeds gesteld door een VLD-Kamerlid.

De **voorzitter**: Dat betekent dat de vraag in principe niet wordt uitgesteld, maar geschrapt.

Ik heb de heer Massin die op dit ogenblik in de commissie voor de Justitie aanwezig is, laten verwittigen.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in januari hebben we over deze problematiek in deze commissie kunnen debatteren. We hebben onder meer gesproken over de toekenning van het sociaal tarief met terugwerkende kracht. U hebt erkend dat er administratieve problemen waren. U gaf toe dat de reactieperiode van 21 dagen waarbinnen mensen die na de herziening van het tarief opnieuw waren aangeschreven, te kort was. We waren het eens geraakt dat deze periode minimum twee maanden moest zijn. U had eveneens gewezen op een aantal problemen ontstaan uit de vergelijking met de Kruispuntbank.

Mijnheer de minister, na de publicatie van het verslag van de ombudsdienst is de problematiek, mijns inziens, opnieuw actueel. Uit het rapport blijkt dat nog steeds veel mensen, vooral ouderen, grotendeels uit onwetendheid nog steeds de volle prijs betalen en dat zij niet mee zijn met de herziening. Volgens Belgacom zou het gaan om een eenmalige regularisatie in februari. Zullen mensen die deze informatie slechts nu vernemen omdat de pers er opnieuw meer aandacht aan besteedt, uit de boot vallen?

De ombudsdienst beschikt over voldoende argumenten om te veronderstellen dat Belgacom administratief onvoldoende voorbereid was op een correcte verwerking van de controlebrieven. Dit is in contradictie met uw uitspraken in januari, dat Belgacom weinig of geen administratieve problemen zou hebben.

Mijnheer de minister, hoeveel personen blijven na de herziening in de restcategorie, die niet zijn ingegaan op het voordeliger sociaal tarief?

Ten tweede, overweegt Belgacom nog initiatieven zoals een nieuwe regularisatiecampagne of een ander initiatief om deze groep de kans te geven zich alsnog in orde te stellen met de vereisten voor het sociaal tarief?

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 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?

Ten derde, welk interval zal men in de toekomst hanteren om dergelijke controles uit te voeren? Voor bepaalde categorieën zoals ouderen is de kans zo gering dat er in hun beroepsinkomsten wijzigingen optreden dat langere intervals zeker overwogen kunnen worden.

Welke maatregelen zullen dus worden genomen om gelijkaardige problemen in de toekomst te voorkomen?

04.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik heb hierover een zeer uitgebreid en interessant antwoord. Ik zal u dat bezorgen.

In mei 2003 waren er 365.000 sociale abonnees voor mensen die recht hebben. Belgacom heeft dan de Kruispuntbank gecontacteerd. Volgens de Kruispuntbank komen 275.000 van de 365.000 mensen in aanmerking. Van 90.000 mensen zijn er geen gegevens. Die 90.000 mensen werden aangeschreven van eind mei tot eind juli 2003. Men moest in principe binnen de 21 dagen reageren, dat weet u. In de praktijk is tot eind augustus gewacht om alle antwoorden te verwerken. Van de 90.000 aangeschrevenen voldoen 56.000 mensen nog altijd aan de voorwaarden. Er is dus nog een probleem met 34.000 mensen die niet reageren. Van de 34.000 mensen die een hogere factuur hebben gekregen omdat de korting wegvalt, hebben 5.000 mensen gereageerd. De meeste daarvan zijn geregulariseerd. Oorspronkelijk wou Belgacom dit niet met terugwerkende kracht doen, maar na uw interventie hier is dat wel gebeurd. Dat betekent dat 29.000 mensen van de 365.000 mensen eruit zijn gevallen. Dat is 8%, die niet heeft gereageerd en die niet aan dit tarief voldoet.

Van die 29.000 zijn er ongeveer 11.000 die ondertussen geen vaste lijn meer hebben. Het gaat om mensen die hebben gezien dat ze geen recht meer hebben op dat tarief en hun aansluiting waarschijnlijk daarom hebben stopgezet. De 17.000 anderen zijn nog altijd klant en betalen het hoger tarief zonder te protesteren. We mogen ervan uitgaan dat van die 11.000 en 17.000 klanten het merendeel niet meer voldeed aan de voorwaarden.

Mocht er iemand reclameren, dan is men bereid om de zaak te regulariseren. Dat is altijd een belangrijk principe geweest.

Het voorontwerp van wet betreffende de elektronische communicatie voorziet in een jaarlijkse controle door het BIPT. U weet dat in het nieuwe systeem van sociale tarieven iedere maatschappij sociale tarieven moet aanbieden. Het is play or pay, maar in principe speelt iedereen mee. Iedereen biedt tarieven aan en het BIPT zal de controle uitoefenen en een gegevensbank terzake opstellen. Het zal ook een onderzoek instellen naar klanten die niet door de Kruispuntbank kunnen worden geïdentificeerd. Op die manier kan men tot betere resultaten komen. Het grote probleem is dat de naam in de Kruispuntbank en de naam op de factuur niet altijd gelijk is. Steve Stevaert heet nu officieel Steve Stevaert, maar tot voor enkele jaren was hij Robert Stevaert, om maar een voorbeeld te geven. Ik verwijs naar Hendrik Daems en Rik Daems, om een beter voorbeeld te geven want dat is nog altijd zo. Het BIPT zal een functionele toegang tot het Rijksregister kunnen krijgen om dat op basis van het rijksregisternummer beter te controleren zodat men nog wat beter op de zaken kan inspelen. Natuurlijk kan men dat niet volledig beheersen. Er is geen register van gerechtigden op het sociaal tarief.

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: 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 disposée 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.

Zo'n register bestaat niet en men zal dat ook zeer moeilijk kunnen opstellen. Dat is de situatie.

04.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het omstandig antwoord, dat toch een zeer goed inzicht biedt in de hele problematiek. Ik dank u voor al die cijfers. Als er nog een restcategorie is van 8 procent – die misschien niet meer in aanmerking komt voor het sociaal tarief – denk ik dat de totale operatie vrij geslaagd is, maar het ondersteunt tegelijkertijd mijn these dat het onzinnig is om soms zoveel te investeren in controles als we zien wat er overblijft, wat de return daarvan is. Bedrijfsmatig, met het oog op de winstvoering, meen ik dat we voor bepaalde categorieën ouderen vanaf een bepaalde leeftijd geen tussentijdse controles zouden moeten doen. Ik meen dat het percentage van 8 procent die these een beetje ondersteunt.

Het verheugt mij enorm dat men verder bereid is om zaken te regulariseren. Ik denk dat dit Belgacom zeker en vast siert. Uw collega Moerman heeft gezegd dat men het in de toekomst allemaal automatisch kan regelen, dat het een evidentie zou zijn met de Kruispuntbank. Ik merk in uw antwoord toch enige nuances op. Men zal toch moet werken aan die performantie, maar over de piste van het rijksregisternummer kunnen we allen zeer tevreden zijn.

*Het incident is gesloten.
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 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): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, vous vous rappellerez certainement l'historique concernant ce que l'on a appelé "la sauvegarde du Thalys wallon" et la mobilisation de l'ensemble des forces vives, compte tenu de la volonté de garantir l'existence de cette dorsale wallonne en maintenant la ligne Thalys reliant Liège à Paris via Namur, Charleroi et Mons.

Lors de vos différentes réponses, vous aviez relevé, à l'instar de la direction de la SNCB, que cette ligne qui présente un potentiel de développement économique important était cependant déficitaire. A l'époque, la SNCB avait été interpellée sur la stratégie qu'elle comptait mettre en œuvre à l'égard de la SNCF, son partenaire français, pour défendre le maintien de la ligne et répondre au mieux aux besoins de la clientèle actuelle et à venir.

Plusieurs causes de déficit avaient été mentionnées: le peu d'orientation vers une clientèle de type business, les horaires qui ne correspondaient pas aux besoins des usagers (arrivée trop tardive le matin à Paris et retour précoce vers Mons et Charleroi) et un déficit en termes de marketing. Ce sont ces deux derniers points qui me préoccupent plus particulièrement.

Premier point, au niveau de la promotion de la ligne, il faut, en principe, activer l'ensemble des outils nécessaires pour assurer une meilleure attractivité de l'offre. Des accords ou des protocoles

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.

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 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?

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.

Overweegt de NMBS om de

d'accords avaient été mis sur pied mais force est de constater que, à l'heure actuelle, Thalys International, la filiale franco-belge de la SNCB et de la SNCF, semble peu encline à développer une stratégie de marketing claire visant à attirer des voyageurs sur la ligne Thalys et ce, contrairement à la Région wallonne qui mène une grosse opération de marketing concernant l'utilisation de ce Thalys wallon. C'est dommageable compte tenu du fait que, il y a quelques mois, le directeur général de l'intercommunale IGRETEC, intercommunale de développement économique dans la région de Charleroi, semblait dire que cela pourrait déranger le groupe SNCB/SNCF de faire la promotion pour les villes wallonnes. Il est regrettable qu'une personne aussi éminente et importante que ce directeur général en vienne à émettre de telles considérations lorsque aucune rencontre, ni campagne de marketing n'est mise sur pied pour développer la meilleure attractivité.

frequentie van de treinen te verhogen?

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si une stratégie de marketing a été ou sera mise en place par le groupe afin d'assurer la promotion de la ligne Thalys? Si oui, quels sont les points importants mis en valeur dans le cadre de cette stratégie?

Le deuxième point que je voudrais aborder, après le déficit en termes de marketing, ce sont les horaires qui ne correspondent pas aux besoins des usagers. Afin de capter et de fidéliser la clientèle, il y a lieu, bien évidemment, d'avoir un horaire qui corresponde au mieux aux attentes de ladite clientèle.

En termes d'offre, nous étions passés de deux allers-retours quotidiens à un seul. Une offre ciblée vers une clientèle de type business va nécessiter une programmation horaire adaptée aux réalités professionnelles de celle-ci, c'est-à-dire des heures d'arrivée plus tôt à Paris et un retour plus tard à Charleroi. J'ai eu l'occasion de discuter avec un directeur d'entreprise à capital français installé dans la région de Charleroi; il m'a dit que lorsqu'il prenait le Thalys à Charleroi pour se rendre à une réunion qui débutait à 9 heures à Paris, il arrivait systématiquement trop tard, raison pour laquelle il utilisait son véhicule ou prenait le Thalys à Bruxelles avec l'inconvénient des embouteillages.

Néanmoins, le potentiel à ce niveau semble digne d'intérêt, d'autant qu'un grand nombre d'entreprises dans la région de Charleroi s'inscrivent dans une logique transnationale, essentiellement avec la France. Je citerai le pôle de développement Aéropole de Charleroi, Alcatel, Arcelor, Dassault, Sabca, Sonaca, entreprises qui à tout le moins travaillent avec la France, qui appartiennent aux Français ou dont la part française dans leur capital est particulièrement importante.

Dès lors, monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si la question d'une adaptation des horaires dans la perspective d'augmenter la demande fait actuellement l'objet d'une étude de la part de la SNCB?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, selon ma chronologie, les choses se passent quelque peu différemment. Outre une étude de marketing, le gouvernement wallon a lancé une étude au mois d'avril afin de déterminer différentes actions pour promouvoir et améliorer l'offre Thalys via la dorsale wallonne. Les résultats de cette étude seront présentés le 3 juin

05.02 Minister Johan Vande Lanotte: De Waalse regering heeft in april een onderzoek gestart omtrent de verschillende acties die het aanbod kunnen bevorderen en verbeteren; de

prochain à l'ensemble des parties, dont Thalys et la SNCB qui sont concernés par cette problématique. Tout va dépendre de ce qui se dira à ce moment. Nous verrons alors si des actions concrètes sont possibles.

Les entreprises que vous avez citées: Alcatel, Arcelor, Dassault, Sonaca, sont toutes clientes de Thalys et ont souscrit au programme spécialement dédié aux entreprises - le programme TCP (Thalys Corporate Program). Cependant, le TGV "wallon", pour l'appeler ainsi, comme le Thalys ou l'Eurostar, connaît de grandes difficultés. Tout le monde parle d'un potentiel important d'activités mais j'émetts de sérieux doutes à cet égard. Je ne parle même pas de la dorsale wallonne qui n'est pas notre souci le plus important mais par exemple de la liaison Bruxelles-Londres qui subit d'énormes pertes et pour laquelle j'ai demandé à la SNCB d'apporter des réponses beaucoup plus claires. En effet, je ne pense pas qu'on puisse continuer longtemps comme cela.

Avec le développement des sociétés aériennes à coût réduit pour le voyageur, le taux d'occupation des TGV va diminuer, combiné au fait que les entreprises ont réduit drastiquement leurs dépenses en matière de déplacements de leur personnel. Dès lors, les recettes des lignes TGV destinées à un public qui a les moyens de payer ce type de service sont en très nette diminution.

La décision a été prise au début des années 80. J'exagère sans doute mais, à un certain moment, il faudra se demander si ce type de transport TGV n'est pas dépassé.

Je répète que la dorsale wallonne et la dorsale flamande ne sont pas celles qui coûtent le plus. Pour l'instant, le Thalys n'est pas en équilibre et l'Eurostar est en déséquilibre avéré. Dès lors, nos discussions avec nos partenaires français et britanniques ne sont ni très joyeuses, ni très faciles. Que voudrait faire la SNCB? Arrêter l'Eurostar, c'est évident! Que les Français et les Anglais continuent à s'y investir, c'est leur problème. Notre position ne contribue évidemment pas au bonheur de nos amis. Or, nous avons encore besoin d'un partenariat notamment pour B-Cargo. La situation actuelle est donc difficile.

J'estime que les possibilités existent de sauver les deux axes et nous tentons d'y contribuer. Mais il faut tenir compte du fait que, hormis notre volonté d'y parvenir, le produit tel qu'il existe pose problème. On assiste à des restrictions de dépenses au niveau des entreprises; d'autres alternatives existent, comme les compagnies aériennes à bas prix.

En résumé, nos efforts sont considérables car nous voulons maintenir la ligne. Mais nos discussions sont mêlées à d'autres concernant l'Eurostar et le Thalys. A ce sujet, la discussion est vive entre les Français et les Allemands, chacun réclamant ses propres voitures sur les rails. Les Allemands exercent une certaine pression; ils ont supprimé certains trains. Dans une Europe unie, on assiste à une lutte entre ces deux grands pays pour savoir dans quel type de voiture on va rouler.

Je suis donc très prudent car nous rencontrons de nombreux problèmes au niveau des négociations en cours. Je peux comprendre

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.

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.

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.

les propos tenus par le directeur général. Il faut se rendre compte que nous ne sommes pas en position de force dans ces discussions, ni d'ailleurs dans une position très confortable en raison de notre volonté d'abandonner l'Eurostar.

05.03 Eric Massin (PS): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie pour votre réponse.

A propos du développement des compagnies "low cost", je vous répondrai par une boutade: plus le prix du baril augmentera, plus on recourra au train!

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est possible.

05.05 Eric Massin (PS): Quant à la dorsale flamande pour se rendre à Ostende, si on arrête l'Eurostar, on ne passera plus par le tunnel sous la Manche, ce qui pourrait développer le port d'Ostende par le trafic des malles.

05.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Ah non, il n'y en a plus!

05.07 Eric Massin (PS): Je sais, mais on les remettra peut-être en activité, si on le peut.

Plus sérieusement, je comprends bien que tout est lié et qu'il existe des déficits structurels, essentiellement au niveau d'Eurostar avec la ligne anglaise. Cette information a paru systématiquement dans la presse et tout le monde en est bien conscient.

Cependant, en ce qui concerne le TGV, au départ de la Belgique vers la France, certaines lignes sont rentables, comme Bruxelles-Paris. Si elles ne le sont pas, je ne comprends pas: pour réserver une place, il faut s'y prendre deux à six mois à l'avance, et les TGV sont vite "overbookés". Ou bien il y a trop peu de trains en circulation pour répondre à la demande.

05.08 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est vrai pour les trains du matin.

05.09 Eric Massin (PS): C'est la raison pour laquelle il me semble que des horaires adaptés et une programmation correcte de ces horaires permettraient d'arriver à un niveau de rentabilité suffisamment important.

Quant au marketing, il est vrai qu'il peut être important, mais le marketing est essentiellement destiné aux déplacements de pure convenance, éventuellement pour passer des vacances à Paris ou à la côte belge pour les Parisiens. Là, on peut répondre et présenter d'autres offres.

Il faudra suivre la réaction de la SNCB, mais je comprends que la

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.

05.05 Eric Massin (PS): 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.

05.06 Minister Johan Vande Lanotte: Nee, er zijn geen veerboten meer!

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

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.

05.08 Minister Johan Vande Lanotte: Voor de ochtendtreinen is dat inderdaad het geval.

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

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

Ik begrijp dat de moeilijkheid bij de

difficulté se situe du côté d'Eurostar. Il faudrait éviter que l'Eurostar porte préjudice à des lignes qui pourraient être sauvées et dont le taux de rentabilité est cependant différent de celui d'Eurostar.

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

05.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Le problème est que, si nous voulons reprendre le déficit, il faut que les Français soient aussi d'accord. Nous avons déjà eu ces discussions.

05.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, le Conseil central de l'Economie aborde le thème de la mobilité dans sa lettre mensuelle d'avril 2004.

06.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven kaart het mobiliteits-thema aan in zijn brief van april 2004. Een van de denkpijlen 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.

Une des pistes proposées afin d'encourager l'utilisation des transports en commun, notamment du rail, est de rendre gratuit à l'attention des navetteurs, l'utilisation des parkings situés à proximité des gares. Un système de barrière permettrait, semble-t-il, à tout qui dispose d'un abonnement, de bénéficier de la gratuité d'un parking.

Pour prendre un exemple, le nouveau parking de la gare de Leuze-en-Hainaut est actuellement payant alors que le parking de la gare de Ath, situé à 15 km, est gratuit.

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

Monsieur le ministre, voici mes questions.

- Quelle est votre opinion quant la proposition du Conseil central de l'Economie?
- Pensez-vous pouvoir généraliser cette gratuité? Il semble clair que cela permettrait un plus grand accès au rail, et par conséquent un meilleur accès au travail.
- Une projection financière, en concertation avec votre collègue en charge de la Mobilité, pourrait-elle être envisagée?
- Ne conviendrait-il pas de légiférer en la matière?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, la politique des parkings est un problème assez difficile en ce sens que la SNCB désire qu'ils soient le moins cher possible et que ses clients puissent les utiliser. En d'autres termes, le principe est de réserver une certaine exclusivité ou un premier droit d'utilisation des parkings aux navetteurs qui utilisent la SNCB en leur tarifiant un prix le plus bas possible. Dans l'application, c'est autre chose!

06.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: De NMBS wil het parkeergeld op haar parkeer-terreinen 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 die met de trein reizen en hen een minimumtarief aanrekenen. In de praktijk is dat echter een ander paar mouwen!

Or, la question est de savoir qui va construire les parkings. Parce que cela va coûter de l'argent, et l'argent n'est pas nécessairement prévu au plan d'investissement. C'est un problème qui s'ajoute.

Certains parkings sont situés dans une zone commerciale, par exemple, où ils sont aussi utilisés par des gens qui ne sont pas clients

De vraag rijst wie die

de la SNCB. Et la différence entre ceux qui sont ou non clients de la SNCB est difficile à déterminer. En d'autres endroits, la capacité des parkings SNCB est insuffisante. Cela signifie que les tarifs appliqués le sont pour encourager les clients SNCB qui veulent payer leur place. De plus, face à deux parkings en présence, les places situées le plus près de l'entrée leur sont réservées, parce qu'il s'agit, par exemple, de personnes qui voyagent également en première classe, qui possèdent un abonnement, etc. Donc, ils bénéficient d'un taux préférentiel.

L'exemple de Leuze est très spécifique. La ville y applique une tarification de stationnement très stricte voulant ainsi éviter ou limiter le stationnement de longue durée en ville. C'est une politique acceptable qui est pratiquée par de nombreuses villes. Par conséquent, la SNCB doit également appliquer une tarification. Dans la négative, il y aurait inévitablement une occupation intempestive de son parking par des véhicules étrangers aux activités de la SNCB. Les personnes qui doivent payer ou qui sont de passage pour une très courte durée dans la ville vont venir s'y garer. Le contrôle systématique à cet égard n'est pas évident. En cas d'abonnement, c'est certes faisable, mais pour des personnes qui prennent le train pour effectuer un voyage, contrôler s'ils l'ont effectivement pris n'est pas évident. Cela signifie qu'en la matière, on applique un tarif parce qu'il s'inscrit dans la globalité du tarif appliqué par la ville de Leuze.

En ce qui concerne la gare de Ath, les autorités communales, qui sont gestionnaires des parkings situés aux abords des installations ferroviaires, ont décidé d'appliquer la gratuité pour ces différentes zones de stationnement. En effet, elles veulent concentrer les voitures en ces endroits et la SNCB s'est alignée sur cette politique. Elle ne peut demander un prix si les deux parkings situés juste à côté et qui sont propriétés de la ville sont gratuits.

J'illustre mon propos afin de montrer que pour deux villes, il y a deux politiques différentes, lesquelles sont liées aussi à l'architecture de la ville, qui rend cette politique possible ou non. La SNCB, dans les deux cas, suit la politique de la commune, ce qui donne lieu à la gratuité des stationnements dans un cas mais pas dans l'autre.

J'ignore comment cela va évoluer. Des études très importantes sont en cours sur les parkings. C'est un élément essentiel si on veut développer le nombre de voyageurs dans les trains. Il faut un parking pour arriver au train et un tram ou un bus pour se rendre sur le lieu de travail. C'est d'abord la voiture et le parking, puis le train pour la longue distance et puis le bus ou le tram. C'est le modèle typique pour arriver à plus de voyageurs. On est en train d'examiner la manière d'y arriver.

Je serais beaucoup 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 assez important de contrôle. En effet, contrôler, cela veut dire payer des gens présents toute la journée. Cela rend le parking assez cher alors qu'il est censé être gratuit. Cela devient alors une lourde charge. De toute façon, la politique des parkings est réexaminée en profondeur. Les résultats de ces examens ne sont pas encore satisfaisants. On va continuer pour faire en sorte d'augmenter le nombre de parkings gratuits ou à un prix raisonnable.

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): Monsieur le ministre, je peux comprendre la complexité d'une mesure linéaire. Je pense que l'exclusivité doit pouvoir être réservée aux navetteurs, mais je suis conscient de la difficulté que représente le contrôle, vous l'avez souligné. Cela dit, le parking à Leuze est une nouvelle construction et on y a manifestement prévu la possibilité d'un contrôle automatique. On y trouve des barrières qui ne sont pas en activité, ce qui permet à des non-navetteurs d'avoir accès au parking pour l'instant. 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 un système automatique. Je comprends la difficulté et je vous rejoins totalement dans l'analyse de la situation: c'est une des clés de la réussite et de l'augmentation des passagers des transports publics et du rail. Manifestement, le travail accompli connaît un certain succès. Je vous remercie et je resterai attentif aux prolongements de l'analyse.

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

*La réunion publique de commission est levée à 14.51 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.51 uur.*

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.