

C21 – BUI2

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

7 november 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR BUITENLANDS BELEID, EUROPESE AANGELEGENHEDEN,
INTERNATIONALE SAMENWERKING EN TOERISME

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de treinverbinding Oostende-Brugge-Rijsel

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de herhaling van het proefproject van de treinverbinding Oostende-Brugge-Rijsel

Voorzitter: de heer Karim Van Overmeire

Vraag om uitleg van de heer Stefaan Sintobin tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de treinverbinding Oostende-Brugge-Rijsel

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de herhaling van het proefproject van de treinverbinding Oostende-Brugge-Rijsel

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag is uiteraard een vervolg op de vraag om uitleg van de heer Verstreken in juni van dit jaar. Vooraleer mijn vraag te stellen, schets ik kort even de situatie.

In mei van dit jaar ging tot grote voldoening van heel wat toeristische actoren een proefproject van start, namelijk de treinverbinding Rijsel-Brugge-Oostende, die aansluiting bood op het Europese HST-netwerk. Tijdens de behandeling van de vraag van de heer Verstreken bleek duidelijk dat dit proefproject met tal van handicaps van start is gegaan, zodat succes absoluut niet gegarandeerd was.

Enkele maanden na de aanvang van het project bleek dan ook dat deze treinverbinding vooralsnog absoluut niet lonend was voor de toeristische sector. Eind augustus bereikten ons de eerste alarmerende geruchten dat de NMBS niet meer geneigd zou zijn het proefproject verder te zetten, al is intussen uit de laatste informatie gebleken dat ze alsnog bereid gevonden zijn om het tot het einde van het jaar verder te zetten. Nochtans is iedereen in de sector het erover eens dat een vlotte bereikbaarheid meer kansen creëert voor de toeristische sector, niet alleen in Brugge en Oostende, maar in heel West-Vlaanderen. Bij de NMBS zou gesteld zijn dat een evaluatie pas mogelijk is in september.

Een voortzetting van dit proefproject kan dus op zich een goede zaak lijken, maar het moet dan de bedoeling zijn er een definitief karakter aan te geven. De vraag rijst immers of deze verbinding in de reisbrochures moet worden opgenomen, zoals naar aanleiding van de vorige vraag hierover al werd gesteld.

Mijnheer de minister, ook u maakte zich zorgen over de voortzetting van dit project. U beloofde dan ook u ver-

der te zullen blijven engageren en het project verder te zullen steunen, vooral dan op het vlak van de promotie. U zei ook contact te zullen opnemen met de NMBS om de toekomst van deze treinverbinding te verdedigen.

Wat is de actuele stand van dit dossier? Hebt u al dan niet een overleg gehad met de NMBS, en wat zijn daar eventueel de resultaten van? Hoe hoog acht u de kans dat van het project een definitieve verbinding wordt gemaakt? Welke initiatieven kunt u nog nemen om de verbinding een definitieve status te geven?

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is gelijklopend met die van de heer Sintobin. In mei van dit jaar hebben de NMBS en de Franse spoorwegen inderdaad een proefproject opgestart om de rechtstreekse treinverbinding tussen Oostende, Brugge en Rijsel mogelijk te maken. Op vrijdag, zaterdag en zondag reden er twee treinen per dag. De NMBS maakte het proefproject vrij laat bekend, waardoor het niet meer in de reisbrochures werd opgenomen.

De raad van bestuur van de NMBS heeft nu beslist het proefproject te herhalen. De Brugse hotelsector is echter niet te spreken over dat voornemen. Volgens de Brugse hoteliers heeft de verbinding zoals ze nu is, geen kans van slagen. Ze vinden dat de trein vooral zou moeten dienen om reizigers uit onder meer Frankrijk, Spanje en Groot-Brittannië die met een hogesnelheidstrein in Rijsel aankomen, gemakkelijker naar Brugge te loodsen. Volgens de Brugse hotelsector zou er elke dag een trein moeten rijden tussen Brugge en Rijsel. Hij zou perfect moeten aansluiten op de uurregeling van hogesnelheidstreinen. De hoteliers overwegen om zelf bussen in te leggen tussen Rijsel en Brugge. Zo veel te beter. Als ze dat willen doen, kan ik dat enkel toejuichen. Het zou echter dom zijn om de bestaande verbinding niet te gebruiken. Dat komt iedereen ten goede en kan leiden tot een win-winsituatie.

Mijnheer de minister, in mei 2006 heb ik naar aanleiding van het proefproject een vraag om uitleg aan u gesteld over de promotie van Vlaanderen in Rijsel. U hebt toen geantwoord dat u "er op rekent dat de NMBS er zich toe engageert om het proefproject snel om te zetten in een permanente verbinding. Een snelle beslissing van de NMBS is trouwens nodig om de mogelijkheden van een betere – idealiter dagelijkse – treinverbinding naar Brugge en Oostende te kunnen opnemen in de buitenlandse arrangementen en reisbrochures van

volgend jaar. Een verbinding die in Rijsel een goede aansluiting geeft op de hogesnelheidstreinen uit Parijs en andere Franse steden, en eveneens op de Eurostar uit het Verenigd Koninkrijk, waardoor Britse toeristen de omweg via Brussel kunnen vermijden, moet de bereikbaarheid en dus meteen ook de internationale concurrentiekracht van Brugge en Oostende verbeteren en verzekeren.”

Mijnheer de minister, hoe evalueert u het proefproject? Zit u op dezelfde golflengte als de Brugse hotelverenigingen? Hun demarche is goed voor de lokale economie, en niet enkel voor die van Brugge, maar voor die van de hele kuststreek en toeristisch West-Vlaanderen. Hebt u met de NMBS overleg gepleegd over een permanente verbinding tussen Rijsel en Brugge-Oostende? Is de NMBS bereid dit project te ondersteunen? Het is van economisch belang voor West-Vlaanderen. Of moet elke euro investering van de NMBS ten goede komen van Brussel? Kan er, met andere woorden, ook nog iets af voor andere regio's?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal op beide vragen tegelijk antwoorden. Ik ga in eerste instantie nog even in op het proefproject van de voorbije zomer. Daarna sta ik stil bij de beslissing van het directiecomité van de NMBS van oktober 2006. Tot slot verduidelijk ik mijn standpunt en mijn engagement.

Wat het proefproject van de voorbije zomer betreft, verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag van de heer Verstreken over de promotie-inspanningen van het agentschap Toerisme Vlaanderen bij de start van het proefproject, eind mei van dit jaar. Ik gaf daarover in deze commissie een toelichting op 6 juni 2006.

Mijnheer Sintobin, in tegenstelling tot wat u zegt, heb ik niet meteen met grote voldoening gereageerd. Ik heb onmiddellijk voorbehoud gemaakt en een perscommuniqué in die zin verspreid. Ik stelde daarin dat er een permanente verbinding zou moeten komen en dat ik vragen stelde bij het tijdelijke karakter van het project. Bepaalde zaken vond ik positief. Ik heb echter ook van in het begin mijn bezorgdheid geuit. Naarmate de zaken evolueerden, werd die bezorgdheid alsmaar groter. Op 6 juni heb ik dat trouwens ook gezegd, toen ik antwoordde op de vraag van de heer Verstreken. Ik had het toen over het gebrek aan promotie vanwege de NMBS en de SNCF voor de nieuwe verbinding.

Toerisme Vlaanderen werd pas in februari van dit jaar in kennis gesteld van de beslissing van de Belgische spoorwegen om in samenwerking met de Franse spoorwegen voor genoemde rechtstreekse verbinding een proefproject te starten. Deze beslissing viel veel te laat

om de toeristische promotie voor deze verbinding op een goede manier aan te pakken. Ik hoef hier zeker niet uit te leggen dat de reisgidsen en -magazines eind 2005 al gepubliceerd waren. Bovendien was er ook over andere zaken geen duidelijkheid zoals de prijszetting, de uurregeling enzovoort. Daardoor was er geen afstemming op de professionele reissector in Groot-Brittannië en Frankrijk. Ook onze reisorganisatoren konden nauwelijks tijdig arrangementen uitwerken, laat staan dat ze die konden aanbieden in hun brochures.

Ondanks die moeilijke start heeft Toerisme Vlaanderen het proefproject zo goed mogelijk gesteund. We hebben daartoe in eerste instantie samengewerkt met de Franse en Belgische spoorwegen, Toerisme Brugge en Toerisme Oostende. In een volgende fase werden ook de vertegenwoordigers van de horeca uit de beide steden in de samenwerking betrokken, meer bepaald Horeca Middenkust en Hotels Regio Brugge vzw.

In juni heb ik het bedrag bekendgemaakt van de niet onaanzienlijke inspanningen die Toerisme Vlaanderen binnen zijn marketingbudget heeft geleverd, namelijk 12.000 euro. Ook de privésector heeft serieuze inspanningen geleverd en mee geïnvesteerd. Het is echter duidelijk dat de NMBS, samen met de Franse spoorwegen, de exclusieve trekker is van het logistieke luik.

Het treinbedrijf streeft naar een zo groot mogelijke bezettingsgraad van de treinen terwijl het toeristisch bedrijf zoveel mogelijk overnachtingen en bestedingen nastreeft. Toch is er een complementariteit waarvan het spoor zou moeten worden overtuigd. Dat is althans mijn wens. De realiteit is jammer genoeg anders.

In juni heb ik al verwezen naar de serieuze tekortkomingen bij de spoorwegen inzake het naleven van de gemaakte promotieafspraken. Engagements over de affichage in de geselecteerde stations en over de verdeling van promotiefolders ter ondersteuning van de communicatie over de nieuwe treinverbinding werden herhaaldelijk niet nagekomen. Bij de start zelf, op 27 mei 2006, was het in Rijsel verwarring troef.

Op 12 oktober ontving ik een brief van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, de heer Marc Descheemaeker. Hij heeft ook een kopie van zijn brief bezorgd aan de burgemeesters van Brugge en Oostende. Ik lees u de centrale passage uit die brief voor: “Aangezien de resultaten van de toeristische treinverbinding Rijsel-Brugge-Oostende niet conclusief zijn, onder meer omdat niet alle mogelijke ondersteunende elementen beschikbaar waren, heeft het directiecomité van de NMBS vandaag beslist om deze treinverbindingen ook in 2007 verder te zetten, zelfs in een aangepast en verbeterd schema, opdat einde 2007 een volledige evaluatie kan gebeuren.”

Hoe dit concreet moet worden geïnterpreteerd, is niet onmiddellijk duidelijk. Een aanvullende perscommunicatie van de NMBS geeft weinig hoop. De woordvoerder van de NMBS, Jochem Goovaerts, had het in Het Nieuwsblad van 18 oktober over “een herhaling tussen mei en september” waarbij hij een uitbreiding van het project uitsloot. Tegelijk werd ook de nochtans broodnodige link met het hogesnelheidsnet opzij geschoven. Ik citeer opnieuw de heer Goovaerts: “Het belangrijkste doel van de trein blijft voor ons om de toeristische centra van Rijsel en Brugge te verbinden. De lijn wordt geen pendeltrein naar het Franse TGV-net.”

Wat me helemaal verbaasde, waren uitspraken als zou het de hoofdbedoeling zijn om de West-Vlamingen Rijsel te laten ontdekken.

Nu de wereld een dorp is geworden is bereikbaarheid voor de toerist een sleutelgegeven. Vlaanderen heeft een prachtig toeristisch aanbod en uitzonderlijke troeven. Wanneer echter de reisweg te kostelijk of te lang is, dan zijn we er aan voor de moeite. Onze kunststeden kampen met een zeer grote concurrentie van andere Europese steden. Wie toeristen kan laten overkomen met een lagekostenluchtvaartmaatschappij, scoort gemakkelijk en fors. Vandaag is dat niet het geval voor Brugge en Oostende. Onze toeristische sector echt kansen geven, betekent dus dat we resoluut een vlotte bereikbaarheid moeten realiseren.

Sta me toe dat ik even focus op de cijfers voor Brugge. Voor die stad is de Britse markt bijzonder belangrijk: 64 percent van het Brugse marktaandeel – in 2005 ging het om een totaal van 1.250.000 overnachtingen – bestaat uit overnachtingen van mensen uit onze onmiddellijke buurlanden. Vandaag is Brugge goed voor 60 percent van de Britse overnachtingen in de Vlaamse kunststeden, Brussel niet meegerekend. Brugge kent evenwel een neerwaartse trend van het aantal overnachtingen van mensen uit de buurlanden. Vooral het aandeel van de Britten loopt terug. Sinds 2001 liepen de Britse overnachtingen terug met 77.000 eenheden, of 20 percent.

Dé uitdaging voor Brugge – en onze andere kunststeden – is de competitiviteit verder aan te scherpen. Uit alle consumentenonderzoek blijkt evenwel dat een optimale ontsluiting een essentiële en eerste randvoorwaarde daartoe is. De aankondiging van de voorzetting van het proefproject klinkt op het eerste gezicht positief. Maar nogmaals: de NMBS blijft bijzonder onduidelijk over wat deze voortzetting concreet zal inhouden. Een interne evaluatie van de omgevingscontext waarin het proefproject de voorbije zomer liep, leert dat zonder structurele wijzigingen de gewone herhaling van zo'n proefproject amper effect voor ons toerisme zal hebben.

Ik betreur het dat de NMBS de focus blijft leggen op het aantrekken van reizigersstromen voor het dagtoerisme. En het is eigenlijk ook niet te begrijpen dat men zich

beperkt tot de regio Nord-Pas-de-Calais en dus de voor de hand liggende band met het hogesnelheidsnet vanuit Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk negeert en zelfs doorknipt. Een goede afstemming met het internationale treinverkeer is voor de toeristische sector een conditio sine qua non. Als dat niet gebeurt, blijft de bronmarkt beperkt tot de regio rond Rijsel. Als de evaluatie van de NMBS en de SNCF dit zou uitwijzen, dan is die vaststelling dus niet meer dan een selffulfilling prophecy. Want dit resultaat is – gezien de uitgangspunten van de NMBS – meer dan voorspelbaar.

Hoe kan men trouwens volhouden dat men mikt op het verblijfstoerisme terwijl men focust op de regio rond Rijsel en de inwoners van deze regio vraagt te boeken voor een verblijf in een stad die met de trein op 53 minuten – Brugge – of 69 minuten – Oostende – van de vertrekplaats ligt verwijderd? Ik denk dus niet dat die regio als een topprioriteit voor het verblijfstoerisme moet worden beschouwd. Ook elementen als de prijszetting en de ticketing moeten meer consumentgericht worden uitgewerkt. Bijzonder belangrijk voor het toeristische succes is ook de noodzaak om de prijszetting en de ticketing af te stemmen op de tussenkanalen van de reisindustrie. De gehanteerde prijzen moeten volgens mij worden onderworpen aan een commissiesysteem ten voordele van de tussenpersonen van de reissector.

Ik sluit me in dat verband aan bij de opmerkingen en vragen die de toeristische privéactoren al herhaaldelijk hebben gesteld. Ik verwijs naar het recente standpunt van Hotels Regio Brugge, die samen met mij vaststellen dat het proefproject het niet mogelijk maakte om bijvoorbeeld in Londen een all-inticket voor Brugge te kopen. Volgens de verantwoordelijken van Hotels Regio Brugge is het traject Rijsel-Brussel-Brugge overigens goedkoper dan een ticket Rijsel-Brugge, al is de route over Brussel honderd kilometer langer! Dat de afstemming met het internationale reizigersverkeer in Rijsel – dat beschikt over een dubbel aankomststation: Lille Europe en Lille Flandres – technisch gezien niet altijd even vanzelfsprekend is, wil ik best aannemen. Maar ik kan me niet voorstellen dat de NMBS en de SNCF hierover geen degelijke afspraken kunnen maken en oplossingen kunnen uitwerken.

Ik blijf bij het standpunt dat ik in deze commissie al op 6 juni heb vertolkt. Ik reken erop dat de NMBS zich engageert om het proefproject om te zetten in een permanente verbinding. Een regelmatige intercityverbinding tussen Rijsel en Brugge/Oostende moet Brugge en Oostende verzekeren van een toegangspoort vanuit Frankrijk en Groot-Brittannië.

Wanneer ook na bijsturing het project beperkt blijft tot een deeltje van het jaar en dan nog tot enkele verbindingen tijdens het weekend, zitten we mijns inziens

structureel fout. Ik wil me ten aanzien van de NBMS engageren om promotie voor deze verbinding te blijven voeren als er een degelijke oplossing en dus een bijsturing van het proefproject komt. Ik had over dit dossier reeds op 12 september een gesprek met de heer Jannie Haeck, de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-holding. Op 9 november heb ik over dit dossier een gesprek met de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, de heer Marc Descheemaeker.

De commissieleden kennen de bevoegdheidsverdeling in dit land. De NMBS wordt federaal aangestuurd. Eerdere verklaringen van staatsecretaris Bruno Tuybens in de Kamer, in zijn antwoord van 26 juni op een vraag van de heer Patrick De Groote, bevatten niet echt aanwijzingen dat de centralistische Brusselpolitiek van de NMBS zal worden gewijzigd. Zo zegt de federale staatssecretaris bevoegd voor het overheidsbedrijf NMBS dat er voor de Thalys – met verbinding naar Parijs – en de Eurostar – met verbinding naar het Verenigd Koninkrijk – ‘voldoende en vlotte aansluitingen in Brussel’ zijn en ook dat er wordt in ‘all-inprijzen voorzien vanuit elk Belgisch station’.

Ik denk dat deze centralistische aanpak moet worden verlaten, want het centralistische denken van deze federale actor hindert de broodnodige ontwikkeling van het toerisme in Vlaanderen. Voor West-Vlaanderen zijn de ferryverbindingen weggefallen. Sinds 2001 is de tendens dalend. Goede en vlotte treinverbindingen zijn noodzakelijk voor ons toerisme. Zo’n treinverbindingen kunnen trouwens een alternatief vormen voor de lagekostenvliegtuigmaatschappijen. Dat vereist evenwel dat de NMBS haar centralistische aanpak opgeeft. Ik zal dat dossier dus op 9 november aankaarten.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

De heer Stefaan Sintobin: Het is lachwekkend dat men er in dit land niet in slaagt om een rechtstreekse treinverbinding tot stand te brengen. Blijkbaar is het gemakkelijker om een rechtstreekse vliegtuigverbinding met China te realiseren dan een treinverbinding van 53 kilometer. Dat is evenwel een opmerking terzijde, en dat is ook uw verantwoordelijkheid niet.

Ik heb nog enkele bijkomende vraagjes. Ik veronderstel dat de verlenging van het proefproject ook tot gevolg heeft dat de treinverbinding niet op een optimale manier in de reisbrochures van 2007 zal worden opgenomen. Ik veronderstel dat die eind 2006 worden gedrukt en verspreid. Hoe zit het daarmee? Hoe zit het met de denkplaatse van een busverbinding van de Brugse hoteliers? Kan Toerisme Vlaanderen, eventueel in samenwerking met minister Van Brempt, een initiatief nemen om een dergelijke busverbinding tussen Rijsel, Brugge en Oostende te realiseren, in afwachting van de realisatie van een permanente treinverbinding?

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Ik dank de minister voor het duidelijke standpunt in zijn antwoord. Ik ben blij dat hij dezelfde argumenten verwoordt als wij. Toch blijf ik me zorgen maken over de levenskansen van die verbinding. Ik hoop dat uw gesprekken met de NMBS toch hoopgevend zullen zijn. Er zijn immers mensen die zonder meer spreken van een bewuste, zeer subtiële boycot van dit dossier. Te veel elementen in het dossier bevestigen mijn stelling.

Wat doen de Franse spoorwegen voor de bestemming Vlaanderen? Maken ze ook reclame voor de bestemming? Hoe maken ze een en ander bekend? Gaat dat vlotter dan in de startfase? Het gaat – met alle respect – ‘maar’ om dagiestoeristen, maar helpt toch ook de lokale economie.

De uitbouw zou nog veel beter en sterker kunnen worden door er hotelarrangementen aan te koppelen. Hoe zit het daarmee? Neemt Toerisme Vlaanderen daartoe initiatief vanuit Parijs? Doen de Franse spoorwegen er iets voor?

Ik hoop dat de geïnteresseerde parlementsleden en ministers het voortouw nemen en op hun strepen staan om dit voor Brugge, Oostende en de kustregio belangrijke dossier, letterlijk, op de sporen te zetten. Momenteel heb ik het gevoel dat er een verdeel-en-heerspolitiek is, en dat stelt me teleur.

De voorzitter: Mevrouw Smet heeft het woord.

Mevrouw Miet Smet: Mijnheer de minister, ik begrijp dat de spoorverbinding moet dienen voor de mensen die vanuit Lille Europe overstappen op een trein in Lille Flandres om naar Brugge te sporen. Ik doe dat een zestal keren per jaar in de andere richting. Ik ga van Lille Flandres naar Lille Europe om vandaar naar het zuiden te sporen. Dat is nooit een simpele operatie. Ik ben het ondertussen gewoon, maar een vreemdeling moet vanuit Lille Europe op zoek naar Lille Flandres en moet daar uitzoeken op welk perron hij moet zijn om naar Brugge te reizen. Dat is in de praktijk niet zo eenvoudig. Ik vraag me daarom af of het niet simpeler zou zijn om te werken met De Lijn, want die zou een bus kunnen plaatsen voor Lille Europe en veel reclame kunnen maken voor een aansluiting met Brugge, twee keer per dag. Zou dat niet eenvoudiger zijn? Of is het misschien duurder?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer Sintobin, inzake de verlenging van het proefproject is natuurlijk alles totaal onduidelijk voor iedereen. Het is inderdaad weer te laat om de verbinding op te nemen in de zomerbro-

chures van volgend jaar. Ik heb hoe dan ook geen enkel zicht op uurregelingen of op periodes.

Aan de bekendmaking door de Franse spoorwegen kunnen wij niet veel doen. We mogen concluderen dat er bijzonder weinig gebeurd is. De heer Descheemaecker schreef me: "Aangezien de resultaten van de toeristische treinverbinding Rijsel-Brugge-Oostende niet conclusief zijn, ...". We mogen hieruit afleiden dat de treinverbinding nauwelijks succes heeft gekend. Dat is natuurlijk zo wegens het niet-invullen van allerlei randvoorwaarden.

De Franse spoorwegen kunnen ook nu geen publiciteit maken, want alles ligt stil sinds 29 september. De proefperiode is kort geweest en voor mij is het heel duidelijk dat het bepaald geen doorslaggevend succes is geweest. Ik druk me zo uit, want dat is diplomatieke taal om te zeggen dat we er geen conclusies uit kunnen trekken en dat we opnieuw zullen proberen.

Het is dus inderdaad al opnieuw te laat. De verbinding zou permanent moeten zijn zodat ze ook structureel kan worden aangekondigd. Dat is ook nodig als we overstappen op een andere vorm van verbinding vanuit Rijsel. Dat is ter plaatse niet eenvoudig. Als ik goed werd geïnformeerd, werd er vroeger door de Franse spoorwegen in een shuttle voorzien tussen de twee stations Lille Flandres en Lille Europe, maar die bestaat niet meer.

Mevrouw Miet Smet: De afstand bedraagt slechts een paar honderd meter.

Minister Geert Bourgeois: Ja, maar de mensen hebben bagage bij en moeten die dus over en weer zeulen. De situatie met de twee stations kan bovendien een beetje verwarrend zijn voor de mensen. De Brugse hoteluitbaters denken aan een alternatief. Ik weet niet of we met De Lijn kunnen werken, maar ik wil daarover wel eens spreken met minister Van Brempt. We kunnen natuurlijk ook denken aan de private uitbaters van toeristische bussen, want ik wil het vrij ondernemerschap alle kansen geven.

Het zou in eerste instantie goed zijn om met de spoorwegen werk te maken van een pakket voor de touroperators vanuit het Verenigd Koninkrijk dat goedkoper en sneller is dan reizen via Brussel. Ik blijf voorstander van all-intickets met verbindingen naar Brugge op vaste uren en volgens vaste afspraken. Het alternatief van de busverbinding is een tweede scenario dat voorlopig nog niet moet worden ontwikkeld. We moeten eerst werk maken van een goede spoorverbinding, want die is in meerdere opzichten belangrijk voor West-Vlaanderen. De ontsluiting ten aanzien van Rijsel is immers niet alleen vanuit toeristisch oogpunt belangrijk. Op termijn zou het voor het toerisme evidentierwijze heel goed zijn om aansluiting te krijgen op het netwerk van de hogesnelheidstreinen.

Ik heb hierover al eerste, informele contacten gehad met de heer Descheemaecker en die zijn positief. Ik heb dus goede hoop dat we tot een constructief gesprek kunnen komen. Ik weet natuurlijk niet wat het resultaat ervan zal zijn, maar u kent mijn doestellingen. Ik wil de voortzetting van de verbinding, het hele jaar door en niet alleen gedurende drie maanden. Bovendien moet de verbinding voldoende bekendgemaakt worden. Voor 2007 zitten we al onmiddellijk met een grote handicap, want het is weer te laat om haar op te nemen in de reisbrochures. Ik zal dat aankaarten. Ik zal duidelijk maken dat verblijfstoerisme iets totaal anders is dan dagtoerisme. Het gaat niet op om een verbinding maken voor drie maanden en die dan even te promoten. Zo werkt het niet. We kunnen evenmin aan reisverkopers in Groot-Brittannië zeggen dat ze gedurende een nog onbepaalde periode van 3 maanden in 2007 tickets zullen kunnen verkopen voor een rechtstreekse reis naar Brugge. Dat zal geen effect hebben. Ik zal het probleem in zijn geheel aankaarten.

Ik herhaal dat we voor het logistieke aspect afhankelijk zijn van de NMBS, die op haar beurt praat met de SNCF. Samen met de minister-president heb ik deze problematiek aangekaart tijdens mijn bezoek aan Noord-Frankrijk. Alle gesprekspartners hadden begrip voor de problematiek, maar natuurlijk hebben ze vanuit hun bestuurlijk oogpunt niet direct aandacht voor onze toeristische invalshoek vanuit Brugge en Oostende. Zij zien een andere problematiek, namelijk die van de treinverbinding gericht op Lille Métropole. Dat is een totaal ander probleem dan dat van de aansluiting op de HST.

Ik laat het dossier niet los, maar het zal inderdaad geen eenvoudige oefening zijn. De situatie ter plaatse is complex, met twee afzonderlijk internationale stations met eigen uurregelingen. Het kan echter niet zijn dat de problemen onoplosbaar zijn. Daarvoor zijn goede wil en een tijdige en structurele aanpak nodig zodat goede en effectieve promotie kan worden gemaakt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
