

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

50e ZITTINGSPERIODE
BUITENGEWONE ZITTING 1999
DINSdag 28 SEPTEMBER 1999

BEKNOPT VERSLAG VAN DE OPENBARE COMMISSIEVERGADERING

C 5 INFRASTRUCTUUR
VERKEER EN
OVERHEIDSBEDRIJVEN

OCHTEND EN NAMIDDAG

INHOUD

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN – C 5

VRAGEN EN INTERPELLATIE

- Vraag van mevrouw **Frieda Brepoels** tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over de malaise bij de Limburgse Post (nr. 55)

Sprekers : mevrouw **Frieda Brepoels** en de heer **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

1

- Vraag van de heer **Jan Mortelmans** tot de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie en tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over de sociale telefoonkaarten (nr. 4)

Sprekers : de heren **Jan Mortelmans** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

2

- Vraag van de heer **Yves Leterme** tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over de verwerking van de post afkomstig uit Groot-Brittannië (nr. 56)

Sprekers : de heren **Yves Leterme** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

2

- Vraag van de heer **Jozef Van Eetvelt** tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties en tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de samenwerking tussen Sabena en Swissair (nr. 60)

Sprekers : de heren **Jozef Van Eetvelt** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

3

- Interpellatie van de heer **Luc Sevenhans** en vragen van de heer **Jos Ansoms** en mevrouw **Frieda Brepoels** tot de eerste minister en de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de IJzeren Rijn (nrs. 5, 24 en 91)

Sprekers : de heren **Luc Sevenhans**, **Jos Ansoms**, mevrouw **Frieda Brepoels**, mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, de heren **Marcel Bartholomeeussen** en **Bart Somers**

3

- Vragen van de heren **Jo Vandeurzen** en **Jan Mortelmans** tot de minister van Binnenlandse Zaken en de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de watersnood van 1998 (nrs. 49 en 54)

Sprekers : de heren **Jo Vandeurzen**, **Jan Mortelmans** en mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

5

- Vragen van de heren **Jos Ansoms** en **Luc Sevenhans** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over het personeelsbeleid van de NMBS (nrs. 65 en 82)

Sprekers : de heren **Jos Ansoms**, **Luc Sevenhans** en mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.

6

- Vraag van de heer **Jos Ansoms** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de achteruitkijkspiegel voor vrachtwagens (nr. 66)

Sprekers : de heer **Jos Ansoms** en mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

6

- Vraag van de heer **Jos Ansoms** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de bedrijfsvervoerplannen (nr. 67)

Sprekers : de heer **Jos Ansoms** en mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

7

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten
Het volledig verslag verschijnt in de Parlementaire Handelingen

– Vraag van de heer **Luc Sevenhans** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de vergunning van scheepsagent (nr. 80)

Sprekers : de heer **Luc Sevenhans** en Mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

7

– Vraag van de heer **Luc Sevenhans** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de investeringen bij de NMBS (nr. 81)

Sprekers : de heer **Luc Sevenhans** en Mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

7

COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING

DINSDAG 28 SEPTEMBER 1999

OCHTEND EN NAMIDDAG

VOORZITTER :

de heer **Francis VAN DEN EYNDE**

De vergadering wordt geopend om 10.10 uur.

VRAGEN

MALAISE BIJ DE LIMBURGSE POST

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over de "malaise bij het Limburgse personeel van De Post" (nr.55)

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Het postpersoneel klaagt verschillende wantoestanden aan in het beheer van De Post, en dit niet alleen in Limburg : er worden geen eenvormige beslissingen genomen en de richtlijnen zijn tegenstrijdig.

Zou ik de exacte cijfers kunnen krijgen per ontvangerij van het aantal nog niet opgenomen verlofdagen en gepresteerde overuren ? Minister Colla heeft me deze informatie al verschaft in 1991, wat me in staat zou stellen een vergelijking te maken.

Hoe wordt met deze overuren gewerkt ? Welk controle-systeem wordt gehanteerd in geval van ziekte ? Hoeveel langdurige zieken zijn er ?

Ook de bedienden klagen over een te grote werkdruk onder meer door de toename van de bank- en verzekeringsproducten. Moet het systeem van uurverdeling dat wordt gehanteerd door De Post, niet worden aangepast ?

De problemen hebben ook te maken met het imago van het bedrijf. Zal de minister maatregelen nemen om het imago te verbeteren en meer jongeren aan te kunnen trekken als personeel ?

De heer **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties (*in het Nederlands*) : Een aantal statistische gegevens worden momenteel nog door De Post opgemaakt, ik zal ze u schriftelijk meedelen en de voorzitter een kopie bezorgen. Dit zal nog even duren. Ik vermoed dat het klaar zal zijn voor 15 oktober. De Post is een autonoom overheidsbedrijf. Ik wou u daar nog even op wijzen.

Op 1 september waren er 248 langdurig zieken bij De Post in Limburg. Securex is het controle-orgaan. Uit hun gegevens blijkt dat de toestand stabiel is en lichtjes verbeterd. Het blijft een belangrijk probleem, gezien de aard van de

job : postbodes werken in weer en wind en zijn soms met grote geldsommen op pad.

Wat de bedienden betreft, meten we de nodige arbeidstijd. Dit wordt tijdspotentieel genoemd. Bank- en verzekeringsproducten zitten in dit systeem vervat. Promotionele acties, zoals die van Coca-Cola, worden in het volgende tijdspotentieel verrekend.

Het imago van De Post is niet slecht : De Post is de grootste captator van spaarboekjes, wat bewijst dat de bevolking een groot vertrouwen heeft in dit bedrijf.

Er zijn wel een aantal interne organisatieproblemen. In het regeerakkoord staat duidelijk dat hier de nodige aandacht aan moet worden geschonken en dat een strategisch plan moet worden opgesteld. De Post beschikt over voldoende personeelsleden, maar het is niet altijd mogelijk deze in te zetten waar nodig. Hier moet een oplossing voor worden gevonden.

Overuren kunnen wettelijk niet worden uitbetaald.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Minister Colla antwoordde me in 1991 dat de overuren bij uitzondering werden uitbetaald. Dit was dus in strijd met de wet ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Het wettelijke verbod op vergoeding bestaat nog altijd. Overuren moeten dus worden gecompenseerd, wat het probleem van de uitreiking nog scherper maakt. Het regeerakkoord zegt dat een strategisch plan met alle overheidsbedrijven moet worden opgesteld. De commissie zal hiervan meteen op de hoogte worden gebracht. De Post moet op die manier kunnen inspelen op de liberalisering van 2003.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Uit de cijfers blijkt dat de toestand even onrustwekkend is voor het hele land. Hoe zal u dit oplossen ?

Minister **Rik Daems** : Er is een probleem met de overuren. Gezien de huidige wetgeving zijn er twee mogelijke oplossingen : interne verschuivingen of bijkomende aanwervingen. Wellicht moeten we ons eens bezinnen over de wet van 1991.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

SOCIALE TELEFOONKAARTEN

Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie en tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "de sociale telefoonkaarten die niet verdeeld geraken" (nr. 4)

De **voorzitter** : Minister Daems van Telecommunicatie zal antwoorden.

De heer **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : De regering heeft beslist om een sociale telefoonkaart ter beschikking te

stellen van mensen die een minimuminkomen ontvangen en zelf geen telefoon hebben. Deze kaart moest door de OCMW's worden verspreid, maar de OCMW's en Belgacom konden geen overeenkomst bereiken over de manier waarop dit moest gebeuren. De uiteindelijke oplossing was dat de kansarme een attest moest krijgen van het OCMW en zich daarmee moest wenden tot Belgacom. Dit is alleen mogelijk in België ! Kan de minister mij zeggen of de problemen ondertussen zijn opgelost ?

– **Voorzitter** : de heer **Jacques Chabot**

De heer **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties (*in het Nederlands*) : Ik ben blij met uw vraag. Het gaat niet zozeer om het afschuiven van verantwoordelijkheden, als wel om de onwil om samen te werken.

De regering blijft achter dit idee staan. De OCMW's hebben inderdaad 5 procent gevraagd voor de verdeling van de kaarten. Het probleem was dat Belgacom kaarten moet geven, zonder te weten wie er recht op heeft. Zo is het verhaal ontstaan over de certificaten en het probleem rond de privacy. Dit voorstel werd besproken op 17 september en afgewezen door de OCMW's.

Een andere suggestie was werken via de Kruispuntbank. Ik heb Belgacom voorgesteld het OCMW om de zes maanden het nodige aantal kaarten te geven. Dit is een kwestie van vertrouwen : OCMW moet om de zes maanden het nodige aantal kaarten bezorgen en Belgacom moet de nodige kaarten aanmaken. De OCMW's moeten de kaarten verdelen. Dit lijkt me de meest doeltreffende manier van werken. Ik zal u op de hoogte houden.

De heer **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Welke termijnen zullen hierbij worden gerespecteerd ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Vóór het einde van de maand wil ik een antwoord krijgen op de vraag of deze werkwijze haalbaar is. Mijn voorkeur gaat dus uit naar de OCMW's als verdeelpunt voor deze telefoonkaarten.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

DE VERWERKING VAN DE POST UIT GROOT-BRITTANNIË

Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "de verwerking van de post afkomstig uit Groot-Brittannië" (nr.56)

De heer **Yves Leterme** (CVP) : De verwerking van de post uit Groot-Brittannië gebeurt momenteel in Oostende. Daar beschikt men over personeel en infrastructuur. Klopt het gerucht dat men deze activiteit uit Oostende zou weghalen ? Wat is hiervoor de motivatie ? Wordt het personeel hiervan tijdig op de hoogte gebracht ?

De heer **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties : *(in het Nederlands)* : De Post bevestigt mij dat er geen plannen zijn om de verwerking van deze post niet langer in Oostende te laten gebeuren. Bij eventuele wijzigingen wordt het personeel hierover ingelicht. Ik heb erop aangedrongen dat dit overleg met het personeel vooraf gaat aan eventuele wijzigingen.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Ik dank de minister voor dit geruststellend antwoord.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

SAMENWERKING TUSSEN SABENA EN SWISSAIR

Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties en tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de samenwerking tussen Sabena en Swissair" (nr. 60)

De **voorzitter** : Minister Daems van Telecommunicatie zal antwoorden.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Er waait een nieuwe wind door Sabena. Voorspellingen dat de winst daalt zorgen echter voor enige onrust. De samenwerking met Swissair wordt herzien. Men wil operationeler werken door de oprichting van een nieuwe onderneming waarbij afdelingen naar Zürich verhuizen. Dit zal op veel terreinen gevolgen hebben. Ik denk bijvoorbeeld aan het personeelsbeleid.

Welke gevolgen zal deze rationalisering hebben voor de tewerkstelling ? Wil men inderdaad 150 miljoen euro besparen ? Vindt de minister dit bedrag verantwoord ? Is dit het begin van een systematische overheveling van diensten naar Zürich ?

De heer **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties *(in het Nederlands)* : Het nieuwe AMC wil in juli 2000 inderdaad operationeel worden. De negatieve neerslag op het personeel van Sabena is onbestaande : er wordt bespaard op bepaalde kosten, maar niet op het personeel. Er zijn trouwens momenteel zelfs te weinig piloten.

AMC is de uitvoering van een aandelenakkoord van 1995, waardoor de taken werden verdeeld tussen Brussel en Zürich. De kostenbesparingen in termen van synergieopbouw zijn aanzienlijk, en worden verdeeld op basis van de vermogensaanpak.

Swissair zal na een rectificatie door het Zwitsers Parlement en de Europese Commissie inderdaad een meerderheidsaandeelhouder worden van Sabena. AMC zorgt er net voor dat we nog iets in de pap te brokken hebben om voldoende activiteiten in Zaventem te houden. De luchthaven van Zürich is trouwens gesatureerd, dus een uit-

breiding van activiteiten zal zich sowieso situeren in Zaventem.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : De minister voorspelt geen gevolgen voor het personeel, gezien het tekort aan piloten. We moeten deze synergie toch blijven volgen omdat Sabena meer dan alleen piloten tewerkstelt.

Minister **Rik Daems** *(in het Nederlands)* : Volgens Sabena zullen er geen negatieve gevolgen zijn. Ik deel uw bezorgdheid en zal u op de hoogte blijven houden.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

– De commissievergadering wordt geschorst om 11 uur.

– Zij wordt hervat om 13.32 uur

INTERPELLATIE EN VRAGEN

DE IJZEREN RIJN

– *Interpellatie van de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evoluties in het dossier 'IJzeren Rijn'" (nr. 5)*

– *Vraag van de heer Jos Ansoms tot de eerste minister over "de IJzeren Rijn" als gespreksonderwerp tijdens de ontmoeting van de eerste minister met zijn Nederlandse collega Wim Kok" (nr. 24)*

– *Vraag van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evoluties in het dossier IJzeren Rijn" (nr. 91)*

De **voorzitter** : Minister Durant van Mobiliteit en Vervoer zal antwoorden.

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Het dossier van de IJzeren Rijn is een zeer belangrijk dossier. De nieuwe minister bracht al een bezoek aan de Antwerpse haven en havenschepen Delwaide. De minister onderstreepte reeds zelf dat een activering van de IJzeren Rijn veel vrachtwagens van onze wegen zou weghalen. Maar het mag niet langer bij woorden blijven, nu moeten daden volgen. Welke informatie zal de minister meenemen naar de bijeenkomst met de Nederlanders ? Zal zij wijzen op ons historisch recht van doorgang via de IJzeren Rijn ?

Zal de minister het internationaal verdragrecht aankaarten ?

Naar verluidt zou de IJzeren Rijn zich nog in vrij goede staat bevinden. Mits een aantal technische ingrepen en maximaal zes maanden werk zouden reeds een beperkt aantal treinen dagelijks het traject kunnen gebruiken. De Nederlandse manoeuvres rond het stiltegebied zijn louter een vertragingsstactiek. Ook de Duitsers zijn voorstander van een reactivering van de IJzeren Rijn. De procedure die de Nederlanders willen volgen, vergt nog minimum vijf jaar tijd. Dat is toch onaanvaardbaar lang voor een

dossier dat al zo lang aansleept en dat van zo'n groot economisch belang is ?

Wat zal de minister concreet ondernemen ?

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik wil de minister feliciteren met haar benoeming tot minister. Mobiliteit is een bijzonder belangrijke bevoegdheid.

Het dossier van de IJzeren Rijn is essentieel. De premier heeft in een eerste overleg met minister-president Kok overleg gepleegd over dit dossier. De IJzeren Rijn is vanuit economisch, maar ook ecologisch oogpunt bijzonder belangrijk.

Ook in het Benelux-parlement pogen sommige collega's in dit verband aan de kar te duwen. De bevoegde ambtelijke werkgroep heeft als opdracht gekregen de hernieuwde ingebruikname van het oude dossier te bespreken. We waren verbaasd dat Groen-links zich niet achter deze resolutie heeft geschaard. De grote politieke families keurden de resolutie wel goed.

Wat heeft premier Verhofstadt voorgesteld aan minister-president Kok ? Was de eerste minister op de hoogte van de resolutie van het Benelux-parlement ? Heeft de minister begrip voor de houding van de Nederlandse Groenen ?

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU-ID) : Dit dossier kwam de voorbije jaren regelmatig en op verschillende niveaus en in diverse parlementen ter sprake. De vorige federale regering kreeg nauwelijks beweging in het dossier, vooral door Nederlands tegenwringen. Na het bezoek van onze premier aan zijn Nederlandse collega Wim Kok zit er beweging in de zaak. De Nederlandse minister van Verkeer Netelenbos uitte toen twijfels over het nut van de noordelijke aftakking van de Betuwelijn, wat de levenskansen voor de IJzeren Rijn vergroot. In bedrijfskringen evolueert het denken nu in de richting van samenwerking tussen Antwerpen en Rotterdam. Het Nederlandse ministerie van Verkeer meent dat een MER niet langer nodig is. Er moet nu zo snel mogelijk politiek worden gehandeld.

Welke initiatieven zal de minister op korte termijn nemen om dit scenario mogelijk te maken ? Is er na het ambtelijk overleg al politiek overleg geweest ? Zo neen, wanneer wordt een ontmoeting gepland ? Zal de minister opdracht geven aan de NMBS om het historisch tracé weer rijklaar te maken op korte termijn ? Heeft de minister contacten met de Vlaamse Regering over de besprekingen in de ambtelijke werkgroep die geleid wordt door een Vlaams topambtenaar ?

Mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer (*in het Nederlands*) : Momenteel is er geen officiële aanvraag ingediend tot heropening van het historisch tracé. Er zijn al wel informele contacten geweest.

Het overleg gebeurt via een ambtelijke werkgroep. Dit overleg verloopt constructief. Er zal spoedig een nota worden voorgelegd. De mogelijkheid van het historisch tracé moet zeker worden onderzocht.

Ik was niet op de hoogte van het bestaan van een administratieve werkgroep in het Vlaamse Gewest.

Er wordt vooruitgang geboekt in dit dossier. Dit blijkt onder meer uit de recente contacten van de eerste minister met minister-president Kok.

Ik zal in dit dossier zeker vlug beslissingen nemen. De premier heeft in Nederland aangedrongen op het spoedig heropenen van de IJzeren Rijn. Beide premiers zullen de vooruitgang in dit dossier regelmatig bespreken. De premier was echter niet op de hoogte van de Benelux-resolutie. (*Verder in het Frans*)

Het standpunt van de Nederlandse Groenen berust op economische uitgangspunten. Zo moeten de Nederlandse politici rekening houden met de ligging van de haven van Rotterdam ten opzichte van die van Amsterdam. (*Verder in het Nederlands*)

Ik behandel dit dossier absoluut prioritair, maar ik onderzoek bovendien algemene maatregelen in verband met het vrachtvervoer op alle Belgische verkeersassen.

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Het blijft dus nog steeds bij gesprekken en er is nog geen officiële vraag tot een beperkte heropening van de IJzeren Rijn. Indien Nederland zich dan stug blijft opstellen, moet België het internationaal verdragrecht inroepen.

De IJzeren Rijn is complementair aan de Betuwelijn. Ik begrijp hoegenaamd niet hoe Rotterdam hierdoor schade zou kunnen lijden.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik dank de minister voor haar eerlijk antwoord. De eerste minister was dus niet op de hoogte van het bestaan van de resolutie in het Benelux-parlement. Dit is ongelooflijk. In het Benelux-parlement wordt een essentiële doorbraak geforceerd, maar de premier weet het niet. Dit dossier wordt niet ernstig genomen.

Begin oktober zal u dus aan uw Duitse en Nederlandse collega een beperkte heropening van het historisch tracé voorstellen. Klopt dit ? Dit gaat alleszins in tegen de houding van Groen-links in Nederland.

Minister **Isabelle Durant** (*in het Frans*) : Bij wijze van aanvullend antwoord kan ik u melden dat de eerste minister niet op de hoogte was van de resolutie van de interparlementaire Benelux-commissie. De contacten waren informeel tijdens de ontmoeting met de heer Kok ; het onderwerp werd niet uitgespit, maar het spreekt vanzelf dat het dossier hem na aan het hart ligt. De voltallige regeringsploeg wil trouwens dat er schot komt in deze zaak, en dat is hoog tijd ook, en zal zich over deze problematiek buigen.

De kwestie van de administratieve werkgroep zal – op mijn initiatief overigens – worden aangekaart. Meer kan ik hierover op dit moment niet zeggen.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU-ID) : De studie van de NMBS over het vrachtvervoer is heel belangrijk. De vorige minister gaf die opdracht niet aan de NMBS. Ondertussen worden oude spoorweglijnen in Limburg omgebouwd tot fietspaden. Nochtans konden delen ervan in het project IJzeren Rijn of goederenspoor passen. Het lijkt mij daarom aangewezen de algemene studie over het goederenvervoer ook aan de NMBS voor te leggen.

De heer **Marcel Bartholomeeussen** (SP) : Morgen buigt de regering zich over het memorandum over de IJzeren Rijn aan de Vlaamse regering. Tijdens de vorige regeerperiode praatten de Vlaamse en federale regering elk apart met Nederland. De Nederlanders gebruikten dit als alibi om niet te handelen. Een gezamenlijke strategie is noodzakelijk. Enkel zo is concrete vooruitgang in dit dossier mogelijk.

De heer **Bart Somers** (VLD) : De regering ziet de heropening van de IJzeren Rijn als een prioriteit. Reeds bij een eerste overleg met minister-president Kok kwam het dossier ter sprake. Dit is positief.

Het probleem met de resolutie van de Benelux-raad zegt vooral veel over het gebrek aan communicatie van deze raad.

Ik ben blij dat de minister haar geestesgenoten in Nederland wil proberen te overtuigen van het belang van de heropening van het tracé.

Het is positief dat de Vlaamse en federale regering over dit dossier overleg zullen plegen.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Voorzitter* : de heer **Lode Vanoost**

DE WATERSNOOD VAN 1998

– *Vraag van de heer Jo Vandeurzen tot de minister van Binnenlandse Zaken over "de waterschade in Limburg van 1998" (nr. 49)*

– *Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitbetalingen van vergoedingen in het kader van de watersnood van 1998" (nr. 54)*

De **voorzitter** : Minister Durant van Mobiliteit en Vervoer zal antwoorden.

De heer **Jo Vandeurzen** (CVP) : De watersnood van 1998 ligt al lang achter de rug. De Limburgse schadedossiers werden vlug klaargestoomd om tijdig naar Brussel doorgestuurd te kunnen worden. Naar verluidt zouden de helft

van de dossiers nog niet zijn afgerond en op uitbetaling wachten.

Hoeveel schadedossiers werden ingediend ? Welke procedure wordt gevolgd ? Is er veel achterstand bij de uitbetaling ? Waar situeert die achterstand zich ?

De heer **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Enkele dagen na de vorming van de nieuwe regering heb ik in dit verband een schriftelijke vraag gesteld. Hoeveel heeft het Rampenfonds al uitgekeerd ? Hoeveel dossier zijn al afgehandeld ?

Bij gemeenten en provincies zouden er geen vertragingen zijn ; de centrale overheid zou echter in gebreke zijn gebleven. In Lier zou 87 procent van de slachtoffers zijn vergoed. In werkelijkheid is dit heel wat minder. Soms wordt tot drie keer toe een expert aangesteld voor hetzelfde dossier.

Klopt het dat er vertragingen geweest zijn op het centrale niveau ? Hoe kan dat worden verholpen ? Moeten de procedures niet worden gewijzigd ?

Mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer (*in het Nederlands*) : Er wordt door de dienst Rampenschade maandelijks een statistiek van de tussenkomsten gepubliceerd. Op 3 september 1999 waren er 9.028 beslissingen genomen ten bedrage van 1,2 miljard frank, waarvan de helft effectief is uitbetaald.

Na de erkenning van de ramp moeten getroffen een verzoek tot schadeloosstelling en een raming van de schade aan de provinciegouverneur bezorgen. De provinciale Rampendienst onderzoekt die aanvragen. De gouverneur betekent zijn beslissing aan de betrokkene en aan de dienst Rampenschade.

Er werd voor de ramp van 1998 bijkomend administratief en technisch personeel aangeworven.

Vertraging in de dossiers wordt veroorzaakt door vele fouten in de verslagen van de deskundigen, waardoor plaatsbezoeken moeten worden opgelegd. Ik doe het nodige om de behandeling van de dossiers te bespoedigen. Meestal wordt binnen de maand na de betekening van de beslissing van de gouverneur effectief schadevergoeding uitbetaald.

De wet van 12 juli 1977 op de rampenschade bepaalt dat de vergoeding pas wordt uitbetaald als de schade is hersteld. Toch wordt op basis van een koninklijk besluit al 60 procent van de kosten op voorhand vergoed.

De wederbelegging moet gebeuren binnen drie jaar na de definitieve beslissing. In sommige gevallen wordt een beslissing van de provinciegouverneur aangevochten door de overheid of het slachtoffer. Dit zorgt voor vertragingen.

De heer **Jo Vandeurzen** (CVP) : De minister heeft verwezen naar bepaalde stukken : zal ze ons die bezorgen ?

De heer **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Op het federale niveau zou 50 procent van de dossiers vertraging oplopen. De minister wijst beschuldigend naar de gemeenten en provincies, terwijl vooral de stroefheid van de procedures oorzaak van vertraging is.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

HET PERSONEELSBELEID VAN DE NMBS

– *Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister van Mobiliteit en Vervoer over "de communautaire verhoudingen in het personeelsbeleid bij de NMBS" (nr. 65)*

– *Vraag van de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de personeelsproblemen bij de NMBS" (nr. 82)*

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : De laatste spoorstaking was een overwegend Vlaamse aangelegenheid. Er loopt duidelijk wat mis bij het personeelsbeleid van de NMBS. Kan de minister per district gegevens ter beschikking stellen over het aantal treinbestuurders en -begeleiders ? Hoeveel vacatures voor treinbestuurders en -begeleiders stonden er gedurende het afgelopen jaar open ? Hoeveel nieuwe aanwervingen waren er ? Wat is de verhouding tussen Vlaamse en Waalse aanwervingen ?

Is het de bedoeling diensten van Vlaamse naar Waalse depots over te hevelen om de werkdruk in Vlaanderen te verlichten ? Zal dit niet ten laste gaan van Vlaamse werkgelegenheid ?

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : De laatste spoorwegstaking was het resultaat van een te grote druk op de ketel. Bij aanwervingen wordt bij de NMBS nog steeds de pariteit nagestreefd. Het ongenoegen daaromtrent ligt vooral aan Vlaamse kant.

Welke beslissingen zal de minister nemen om meer treinbestuurders aan te werven ? Momenteel zijn 232 Waalse en 344 Vlaamse treinbestuurders aangeworven. Hoe zullen die cijfers worden opgetrokken ?

Mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer (*in het Nederlands*) : Ik zal de commissie een aantal tabellen ter beschikking stellen in verband met de aanwervingen bij de NMBS. Het contingent voorziet bijkomend in 430 Nederlandstalige en 220 Franstalige treinbestuurders. Vooral aan Vlaamse kant worden inspanningen gedaan om die cijfers echt te realiseren.

Er zal geen personeel van Vlaamse naar Waalse depots worden versast. Er is wel een probleem om technisch personeel en treinbegeleidingspersoneel te vinden.

De recruteringsmogelijkheden werden uitgebreid tot houders van een ASO-diploma. Bovendien werd in Antwerpen een promotiecampagne georganiseerd. Het aantal

Waalse kandidaturen en geselecteerden is niet hoger dan het aantal Vlaamse geselecteerden.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Essentieel is dat het niet de bedoeling is van deze regering om werklust over te hevelen van Vlaanderen naar Wallonië.

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Men zal extra moeite doen op het vlak van aanwervingen. Tot september zijn er in Vlaanderen echter geen bijkomende aanwervingen meer geweest.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

DE ACHTERUITKIJKSPIEGEL VOOR VRACHTWAGENS

Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de achteruitkijkspiegel voor vrachtwagens" (nr. 66)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Bij het gebruik van de achteruitkijkspiegel bij vrachtwagens doet zich het risico van een blinde vlek voor, vaak met ongevallen met fietsers tot gevolg.

In Nederland wordt gedacht aan de verplichte installatie van een beter aangepaste versie van de achteruitkijkspiegel.

Zijn er statistische gegevens bekend over de gevolgen op de verkeersveiligheid van de bestaande spiegels ?

Voldoet de nieuwe achteruitkijkspiegel beter aan de verwachte risicobeperking ? Zou dit type algemeen verplicht worden ?

Mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer (*in het Nederlands*) : Uit cijfers van het NIS en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid blijkt dat bij 21 percent van de ongevallen met vrachtwagens en fietsers, de dode hoek als oorzaak wordt aangewezen, met name bij het rechts afslaan van de vrachtwagen. Op 223 ongevallen vielen er tien doden bij fietsers.

Wat de technische vereisten betreft, zijn er verschillende Europese richtlijnen. Er is echter geen enkel EU-land dat het aanbrengen van die nieuwe achteruitkijkspiegels expliciet verbiedt. De bevestiging ervan kan in België bij koninklijk besluit worden opgelegd, doch dan moet richtlijn 71/127/EEG en artikel 46 van Genève worden gewijzigd.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik dank de minister voor het cijfermateriaal. Door gebrek aan aangepast materiaal vallen er slachtoffers in het verkeer. Dit stemt tot nadenken. Een lidstaat mag verder gaan dan de internationale richtlijnen. In Nederland wordt al geëxperimenteerd met de nieuwe spiegels. Wellicht wordt dit binnenkort verplicht gemaakt. België moet mee een voortrekkersrol spelen op dit gebied.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

BEDRIJFSVERVOERPLANNEN

Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister van Mobiliteit en Vervoer over "het lot van het wetsvoorstel "bedrijfsvervoerplannen" (nr. 67)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Het wetsvoorstel over de bedrijfsvervoerplannen werd nog net vóór de ontbinding van de Kamer door het Parlement goedgekeurd. VLD en PRL hielden zich afzijdig of verzetten zich ertegen. In de Senaat heeft de liberale familie het voorstel geëvoceerd met de bedoeling het af te remmen.

Vraag is dus of dit in de Kamer goedgekeurd voorstel eerlang ook in de Senaat zal worden ingediend, conform de wet van 25 mei 1995. Wanneer zal dit gebeuren ? Wat is het standpunt van deze regering ?

Mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer (*in het Nederlands*) : Het wetsontwerp op de bedrijfsvervoerplannen werd na behandeling in de Kamer door de Senaat geëvoceerd. De regeerverklaring bevat een reeks gelijklopende bepalingen. De regering wil vooral door fiscale en structurele middelen vat krijgen op het probleem van de files in de spitsuren. Het wetsontwerp bevat echter ook bepalingen in verband met CAO's en arbeidsrecht en in verband met fiscaliteit. Ik moet dus met andere ministers kunnen overleggen, onder meer met de ministers van financiën en tewerkstelling. Bovendien werken de regeringen van Vlaanderen en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan specifieke maatregelen, zodat interministerieel overleg evenzeer aangewezen is.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik heb lang getwijfeld aan wie ik deze vraag zou stellen. Om twee redenen heb ik de vraag aan de vice-eerste minister gesteld : zij is bevoegd voor mobiliteit en ik ken haar partijprogramma. Tijdens de vorige regeerperiode heeft de PRL zich tegen het wetsvoorstel verzet. De PS stelde zich terughoudend op. Van deze partijen kan ik dus wellicht weinig steun verwachten.

Het is logisch dat er overleg dient te worden gepleegd binnen de regering. Het wordt echter tijd dat de regering een lijst opstelt van wetsvoorstellen uit de vorige zitting die niet werden afgehandeld. Zal de regering zo'n lijst opstellen ?

De Raad van State heeft duidelijk gezegd dat het hier gaat om een federale bevoegdheid. De minister kan zich dus niet verschuilen achter de bevoegdheidsverdeling.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

DE VERGUNNING VAN SCHEEPSAGENT

Vraag van de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergunning van scheepsagent" (nr. 80)

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Naar verluidt bevindt het dossier van de vergunning van scheepsagenten zich in een eindfase op administratief vlak. Kan de minister mij concretere informatie geven ?

Mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer (*in het Nederlands*) : Er werd terzake een nieuw dossier samengesteld. Er is een ontwerp van koninklijk besluit tot instelling van de vergunningen voor scheepsagent, voor commissionair expeditie en voor vervoerscommissionair en vervoersmakelaar.

Dit ontwerp van koninklijk besluit zal eerst aan de regering worden voorgelegd, waarna zo spoedig mogelijk het advies zal worden gevraagd van de Raad van State.

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Ik hoop dat de minister mij hieromtrent op de hoogte zal houden.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

INVESTERINGEN BIJ DE NMBS

Vraag van de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen bij de NMBS" (nr. 81)

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Ik heb deze vraag pas onlangs ingediend. Daarom zal ik begrip kunnen opbrengen voor een onvolledig antwoord.

De openbare-nutsfunctie van de NMBS wordt wel eens uit het oog verloren. De nieuwe regering zal 40 miljard frank investeren in mobiliteit. Een groot deel hiervan zou naar de NMBS gaan.

Kan de minister informatie geven over de geplande investeringen bij de NMBS ?

Mevrouw **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer (*in het Nederlands*) : Tot vandaag werden geen onregelmatigheden vastgesteld. Ik beschik echter nog niet over alle informatie. De regering zal voldoende controle uitoefenen. U bent op de hoogte van de wijziging van de beheersovereenkomst en van de wet op de overheidsopdrachten.

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Ik heb begrip voor de vaagheid van het antwoord van de minister.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

– De vergadering wordt gesloten om 15.15 uur.