

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

49e ZITTINGSPERIODE

GEWONE ZITTING 1998-1999

HANDELINGEN VAN DE OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

16/12/1998

C 700 Infrastructuur, Verkeer
en Overheidsbedrijven

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

49e LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

ANNALES DES RÉUNIONS PUBLIQUES DE COMMISSION

16/12/1998

C 700 Infrastructure, Communications
et Entreprises publiques

Sommaire

Mercredi 16 décembre 1998

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES - C 700

Question orale de M. Marc van den Abeelen au ministre des Transports sur "la libéralisation de la navigation intérieure et les primes d'abandon correspondantes" (n° 1684)

orateurs : MM. **van den Abeelen, Daerden**, ministre des Transports

Questions orales jointes de :

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "la problématique de la Tarom à Ostende" (n° 1720)

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "le rase-mottes à l'aéroport d'Ostende du 10 décembre dernier" (n° 1737)

orateurs : MM. **Vanoost, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Luc Sevenhans au ministre des Transports sur "le Rhin d'acier" (n° 1738)

orateurs : MM. **Sevenhans, Daerden**, ministre des Transports

Inhoud

Woensdag 16 december 1998

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - C 700

Mondelinge vraag van de heer Marc van den Abeelen aan de minister van Vervoer over "de liberalisering van de binnenvaart en de uittredingspremies dientengevolge" (nr. 1684)

sprekers : de heren **van den Abeelen, Daerden**, minister van Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Lode Vanoost aan de minister van Vervoer over "de problematiek van Tarom te Oostende" (nr. 1720)

- de heer Lode Vanoost aan de minister van Vervoer over "de scheervlucht op de luchthaven van Oostende van 10 december jongstleden" (nr. 1737)

sprekers : de heren **Vanoost, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 1738)

sprekers : de heren **Sevenhans, Daerden**, minister van Vervoer

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE,
DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 16 DÉCEMBRE 1998

PRÉSIDENCE de
M. Schellens

La séance est ouverte à 10.15 heures.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 16 DECEMBER 1998

VOORZITTER :
De heer Schellens

De vergadering wordt geopend om 10.15 uur.

Mondelinge vraag van de heer Marc van den Abeelen aan de minister van Vervoer over "de liberalisering van de binnenvaart en de uittredingspremies dientengevolge" (nr. 1684)

Question orale de M. Marc van den Abeelen au ministre des Transports sur "la libéralisation de la navigation intérieure et les primes d'abandon correspondantes" (n° 1684)

De **voorzitter** : De heer Marc van den Abeelen heeft het woord.

De heer **Marc van den Abeelen** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enkele maanden geleden kwam de problematiek van de binnenvaart reeds ter sprake. U hebt toen een aantal maatregelen aangekondigd en hebt ondertussen een koninklijk besluit uitgevaardigd, waardoor de vrije bevrachting en prijsvorming in de nationale en internationale vervoersector over de binnenwateren op 1 december 1998 werden ingevoerd. Daar werd lang mee getalmd, maar nu legt de Europese Unie ons dat op en zult u de dienst voor de Regeling van de Binnenvaart (DRB) moeten afschaffen. Ongetwijfeld heeft dat een zeer belangrijke impact op de sector, rekening houdend met het feit dat die sector vrij conservatief is en vrij veel kleine actoren bevat, die zich wat onwennig zullen beginnen voelen.

Terecht hebt u een aantal initiatieven genomen. Omdat die hele liberalisering de kleinere eigenaars en schepen uit de markt zal prijzen, hebt u op het federale

niveau in uittredingspremies voorzien. Uit de sector verneem ik echter dat de procedure zeer moeilijk is en tussen wal en schip verzeild is geraakt. Ondertussen is 1 december 1998 reeds voorbij en dat maakt dit probleem brandend actueel. Ik heb daarbij een aantal vragen.

Kunt u mij in een notendop vertellen in welke mate en door wie werd ingegaan op het stelsel van de uittredingspremies ? Kunt u mij de uitgekeerde en nog uit te keren bedragen vermelden, evenals het aantal schepen met respectievelijke tonnenmaat en ouderdom ? U weet immers dat het vooral gaat over oudere schepen en dan kan men toch evalueren hoe veel tonnenmaat men verliest, om die eventueel te vervangen.

Kunt u mij een beeld geven inzake de toekomstige evolutie met betrekking tot de overgebleven aantallen en tonnages ? Dit is een meer statistisch gegeven, dat kan verduidelijken wat er nog overblijft en welke capaciteiten en mogelijkheden de binnenvaart nog biedt.

Wat zult u doen met de personeelsleden van de DRB ? Zij maken zich zorgen over hun toekomst.

Wat zult u doen met de binnenvaart *as such* ? Ik verwijs nu even naar de mobiliteit rond Antwerpen en spreek dus zuiver over een Antwerpse situatie. Vermits men zeer weinig geld wenst uit te geven om de wegeninfrastructuur aan te passen - een spijtige zaak, want Antwerpen zal zo binnenkort verzan-

den - is de binnenvaart natuurlijk een mogelijkheid om hieraan tegemoet te komen. Dat is trouwens economisch en zelfs ecologisch verantwoord, vermits de ecologische balans van de binnenvaart uiteraard veel gunstiger is dan van het wegvervoer. Zult u initiatieven nemen om de binnenvaart te ondersteunen en uit te breiden en om voor dat stukje economie - Antwerpen is "maar" 10% van de totale economie van dit land - iets te doen ?

Kunt u mij ook een stand van zaken geven inzake de detaxatie van de verzekeringspremies ?

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil graag ingaan op de vragen van het geachte lid omdat ze mij in staat stellen een beknopt overzicht te geven van de actuele stand van zaken inzake de bedrijfsbeëindigingspremie voor binnenschippers en andere begeleidende maatregelen die in het kader van de liberalisering van de binnenvaart werden getroffen.

Il faut d'abord constater que la date de clôture d'introduction des demandes de primes de cessation n'est pas encore atteinte. Comme vous le savez, celle-ci a été fixée au 31 décembre prochain.

La dernière statistique dont nous disposons date du 7 décembre 1998. A cette date, vingt-six demandes étaient introduites auprès de l'Office régulateur

de la navigation intérieure. Quatorze sont complètes et ont reçu un accord de principe. Le montant moyen de la prime pour ces dossiers est de 24 045 francs par mois. Les cotisations sociales dans le cadre du système d'assurance continue pour indépendants s'élèvent à un montant moyen de 65 000 francs par dossier sur base annuelle. On peut donc considérer que les quatorze demandes acceptées représentent, pour l'année 1998, une dépense d'un peu moins de cinq millions de francs.

Le calcul pour les années suivantes est assez difficile à réaliser dans la mesure où celui-ci dépendra des autres revenus dont le demandeur disposera, de l'indexation des montants maxima et de modifications éventuelles dans les cotisations sociales.

Une chose est certaine, c'est que les paiements cesseront lorsque l'ayant droit aura atteint l'âge de 65 ans. Dès lors, nous verrons une diminution progressive du nombre de primes payées.

On a également relevé que la période moyenne de paiement s'élève à 46 mois.

Subsistent par ailleurs douze dossiers qui sont encore à l'examen. Il n'est donc pas possible, à l'heure actuelle, de calculer le coût total de cette mesure. Mais dans l'hypothèse où 30 dossiers au total seraient acceptés et où chaque dossier atteindrait le montant maximum prévu (450 000 francs), le coût total pour la période 1998-2004 - qui est à la base de tout notre raisonnement - serait de plus ou moins 50 millions de francs. Ce montant sera pris en charge par l'Etat et les Régions, selon une clé de répartition de 50/50.

Des 26 bateaux concernés - déchirés dans le cadre du plan européen d'assainissement -, 20 bateaux étaient de type "spits" - charge utile inférieure à 450 tonnes -, 4 bateaux étaient de type "campinois" - charge utile 450 à 600 tonnes - et 2 bateaux supportaient une charge allant de 1 250 à 1 450 tonnes.

L'année de construction des bateaux varie fortement :

- entre 1900 et 1910, on a construit 2 bateaux;
- entre 1921 et 1930, on a construit 6 bateaux;
- entre 1931 et 1940, on a construit 5 bateaux;
- entre 1941 et 1950, on a construit 2 bateaux;
- entre 1951 et 1960, on a construit 10 bateaux;

- entre 1961 et 1970, on a construit 1 bateau.

L'évolution de la capacité de la flotte est sujette à évolution constante. Si vous le souhaitez, je peux vous transmettre un tableau dans lequel vous trouverez les données relatives à la flotte appartenant à des propriétaires établis en Belgique, à la date du 1^{er} décembre 1998.

Pour le 1^{er} avril 1999, cette flotte diminuera jusqu'à environ 1 300 bateaux, pour 1,3 million de tonnes de charge utile dans le secteur cargaison sèche et 210 bateaux-citernes pour une charge utile de 230 000 tonnes.

A la suite de la libéralisation du marché de la navigation intérieure en date du 30 novembre dernier, un arrêté instaurant la Commission navigation intérieure a été pris et sa publication peut être attendue dans les jours qui viennent. Cette commission donne avis au gouvernement fédéral sur toutes les questions relatives à la navigation intérieure.

Un arrêté relatif à l'inscription des bateaux de navigation intérieure est en préparation.

Il y a lieu également de procéder à une adaptation des arrêtés relatifs aux délais de staries, aux surestaries, aux rétributions ou compensations pour certaines opérations de chargement ou de déchargement. Dans le cadre de la procédure de concertation, les gouvernements régionaux ont émis un avis favorable à ces projets d'arrêtés royaux. A l'heure actuelle, l'avis du ministre du Budget est demandé. La publication des arrêtés en question au Moniteur peut être attendue dans les semaines à venir.

La loi du 5 juillet 1998 portant des mesures en matière de taxes assimilées au timbre en faveur de la batellerie prévoit la détaxation des primes d'assurance.

J'ai demandé aux services de mon département de me faire une proposition relative à l'avenir de l'ORNI et, par conséquent, des possibilités d'affectation du personnel. Je prendrai contact à ce sujet avec mes collègues dans les prochains jours, avant qu'une décision finale soit prise en la matière.

Tels sont, monsieur le président, les éléments de réponse que j'ai pu recueillir.

De **voorzitter** : De heer Marc van den Abeelen heeft het woord.

De heer **Marc van den Abeelen** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig

antwoord. U hebt perfect huiswerk afgeleverd. Toch heb ik nog een vraag, met name met betrekking tot punt 4. U zegt dat een commissie zal worden opgericht, waarvan een vertegenwoordiger naast u zit, naar ik vermoed. Kunt u iets meer zeggen over de initiatieven die u gaat nemen? Je pense à des initiatives dans le cadre de la restructuration ou du remembrement ou encore de l'expansion de la batellerie.

Des choses sont à faire dans ce domaine.

M. **Daerden**, ministre : Monsieur, toutes les dispositions viennent d'être mises en oeuvre. Il est vrai qu'une restructuration est nécessaire car il est évident que la libéralisation aura une incidence sur le marché. On m'a d'ailleurs informé que les pressions étaient plus fortes du côté de Gand et de Liège, notamment en raison de la concurrence hollandaise. Ce sont là des réalités que l'on ne peut négliger.

Mais si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je préférerais que l'on revienne sur cette matière au début de l'année prochaine lorsque mon administration m'aura fourni toutes les informations à ce sujet. Il faut également tenir compte du fait que cette matière échappe très largement au pouvoir fédéral et que le pouvoir régional est appelé à jouer un rôle de plus en plus important.

Le **président** : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Lode Vanoost aan de minister van Vervoer over "de problematiek van Tarom te Oostende" (nr. 1720)

- de heer Lode Vanoost aan de minister van Vervoer over "de scheervlucht op de luchthaven van Oostende van 10 december jongstleden" (nr. 1737)

Questions orales jointes de :

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "la problématique de la Tarom à Ostende" (n° 1720)

- M. Lode Vanoost au ministre des Transports sur "le rase-mottes à l'aéroport d'Ostende du 10 décembre dernier" (n° 1737)

De **voorzitter** : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer **Lode Vanoost** (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik kom

onmiddellijk terzake. *Kay Aviation* huurde de Tarom-707-cargo's in Oostende en is na de schorsing van Tarom ingevolge het incident op de luchthaven van Oostende zonder meer naar Maastricht vertrokken. Het zet daar zijn werkzaamheden met dezelfde toestellen voort. De kreeften die normaal in Oostende werden opgeladen, worden nu per vrachtwagen naar Beek gebracht en vanaf daar verder met het vliegtuig vervoerd. Ik heb vernomen dat de luchthaven van Beek-Maastricht bereid is om tussen te komen in de bijkomende kosten voor het transport over de weg van Oostende naar Maastricht.

Mijnheer de minister, ik heb drie vragen.

Ten eerste, hebt u uw Nederlandse collega op de hoogte gebracht van uw beslissing om die vlieg rechten van Tarom voor 707-cargo's in te trekken in afwachting van een volledig rapport over het incident in Oostende? Graag vernam ik ook of het rapport over dit incident intussen klaar is.

Ten tweede, vindt u het normaal dat een maatschappij zoals deze die om veiligheidsredenen wordt geschorst, haar activiteiten zonder meer kan voortzetten vanop een luchthaven in een naburig land?

Ten derde, hebt u op Europees niveau ervoor gepleit om het vliegverbod dat u in België voor Tarom-707-cargo's oplegt, ook op het grondgebied van de hele Europese Unie toe te passen?

Mijnheer de minister, ik voeg hierbij onmiddellijk een vraag omtrent een ander incident. De inwoners van de Leeuwerikenstraat in Oostende wonen op 600 meter voor de *runway* en 600 m ten noorden van de as, dus niet in de rechte lijn van de as van de piste. Van deze inwoners heb ik vernomen dat er op 10 december 1998 omstreeks 10 minuten voor 2 een toestel bij mistig weer op zeer lage hoogte is, overgevlogen. Kunt u mij over dit incident wat meer uitleg verschaffen?

De **voorzitter**: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijn Nederlandse collega werd op de hoogte gebracht van het incident van 27 oktober te Oostende evenals van de maatregelen getroffen tegen Tarom via het SAFA-programma, *Safety Assessment of Foreign Aircraft*.

Je rappelle aux membres de la commission que ce programme a été créé conjointement par les pays

membres du JAA - *Joint Aviation Authorities* -, la CEAC - *Conférence européenne de l'aviation civile* - et l'Union européenne.

L'objectif de ce programme est, entre autres, de rassembler les données relatives aux situations potentiellement dangereuses et d'en diffuser directement l'information à l'ensemble des membres.

L'information a été diffusée auprès des pays membres, dont les quinze pays de l'Union européenne. Il appartient ensuite aux autorités nationales concernées, en l'occurrence aux autorités néerlandaises, de prendre leurs responsabilités.

Nous sommes certains que les autres pays avertis prendront cette information très au sérieux.

Je puis répondre à votre deuxième question que, le 10 décembre vers 13.50 h., un B-757 de la compagnie Air Memphis a effectivement fait un "overshoot" en raison du mauvais temps. L'avion a fait un second passage et a atterri normalement à 14.01 h.

De **voorzitter**: De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer **Lode Vanoost** (ECOLO-AGALEV): Mijnheer de voorzitter, ik wens een bijkomende vraag te stellen.

Gaat het om hetzelfde toestel 707 van Air Memphis dat een jaar geleden een neuslanding heeft gemaakt? Als ik goed ben ingelicht, beschikt Air Memphis slechts over één toestel.

Minister **Daerden**: Dat weet ik niet.

De heer **Lode Vanoost** (ECOLO-AGALEV): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Eén zaak vind ik betreurenswaardig. Het bedrijf waarvan sprake heeft voor de regionale televisiezender van Oostende, Focus-tv, verklaard dat, als men in Oostende zo streng blijft, het bedrijf er definitief weggaat. Dit is met andere woorden een vorm van economische chantage. Het bedrijf is van mening dat onze regering onterecht streng is. Daar heb ik problemen mee, vooral als ik verneem dat het in Nederland ongehinderd kan voortwerken. U wijst op de verantwoordelijkheid van Nederland in deze en u hebt daarin gelijk, maar ik denk dat wij toch bepaalde lessen moeten trekken voor de toekomst.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr.1738)

Luc Sevenhans au ministre des Transports sur "le Rhin d'acier" (n° 1738)

De **voorzitter**: De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer **Luc Sevenhans** (VL.BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de IJzeren Rijn is voor Antwerpen een belangrijk dossier dat in deze commissie met de nodige aandacht wordt gevolgd. Ik had de indruk dat deze kwestie gunstig evolueerde, maar blijkbaar is er, volgens sommige persberichten, een kink in de kabel gekomen.

In de *Lloyd* van 10 december - toch geen sensatiekrant - heb ik tot mijn grote verbazing gelezen dat de activering van de IJzeren Rijn niet voor de eerste vijf tot zes jaar zou zijn en dat de aanleg zeker 20 miljard frank zou kosten, waar er aanvankelijk sprake was van een kostprijs van 1,5 tot 2 miljard frank. Deze berichten zouden afkomstig zijn van "iemand" bij de NMBS.

De *Lloyd* heeft zich de moeite getroost terzake navraag te doen bij het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat en daar blijft men zeer op de vlakte.

Gelet op de belangrijkheid van dit dossier, vind ik het noodzakelijk dat een dergelijk bericht wordt tegengesproken, want ik neem aan dat dit onmogelijk is. Reeds herhaaldelijk werd door verscheidene sprekers gewezen op het belang van deze zaak. Een uitstel van vijf of zes jaar is buiten proportie en betekent een drama voor de haven van Antwerpen. Iedereen is ervan overtuigd dat het zo snel mogelijk moet gaan.

Mijnheer de minister, kan u deze berichten formeel tegenspreken, of kan u ons eventueel verklaren waarom ze correct zijn?

Ik maak tevens van deze gelegenheid gebruik om naar de stand van zaken in dit dossier te informeren.

De **voorzitter**: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, op 22 april 1998 heeft de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur mij gevraagd onderhandelingen te starten met Nederland en Duitsland met het oog op de reactivering van de IJzeren Rijn.

Daerden

Après contacts et discussions avec mes collègues, un groupe de travail à haut niveau a été créé, réunissant des représentants des trois gouvernements et des entreprises ferroviaires.

Après six mois de fonctionnement, ce groupe a terminé la première phase de ses travaux qui consistent en l'analyse de l'évolution du trafic, en l'examen des tracés possibles et de leurs coûts, essentiellement par rapport au tracé historique, qui a notre préférence, et au recensement des procédures administratives à accomplir.

Tant en ce qui concerne les coûts qu'en ce qui concerne les procédures administratives, l'Allemagne suit notre point de vue en faveur du tracé historique. La position n'est pas identique aux Pays-Bas.

Le groupe vient d'entamer la deuxième phase des travaux, portant sur la rentabilité du projet, son financement et les conditions d'utilisation et d'exploitation de cette infrastructure internationale. Sauf imprévu, elle sera achevée dans les deux à trois mois et la concertation au niveau ministériel pourrait être organisée à ce moment. Telle est la situation.

Malgré le très léger retard des procédures, les travaux se poursuivent favorablement. Nous éprouvons quelques difficultés quant au positionnement des Pays-Bas, ce qui amène le groupe de travail à effectuer de nombreuses simulations qui ont pour effet de ralentir les travaux.

Cependant, j'ajouterai que l'évaluation d'une vingtaine de milliards me paraît tout à fait déraisonnable. Ou bien il s'agirait de rails en or !

De voorzitter : De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer Luc Sevenhans (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, uiteraard spreekt de minister voornoemd bedrag tegen - dat lijkt mij trouwens evident - maar zou hij de irreële termijn van vijf jaar eveneens naar het rijk der fabeltjes kunnen verwijzen ?

Mocht men spreken over een termijn van één jaar, dan zou ik daar nog kunnen inkomen, maar vijf jaar zoals vermeld in een bepaald vaktijdschrift, dat lijkt mij onwettelijk en ik vermoed, mijnheer de minister, dat u dat niet kunt aanvaarden.

M. Daerden, ministre : On peut raisonnablement penser que les travaux d'étude seront terminés à la fin du premier trimestre 1999. Je ne suis évidemment pas en mesure de vous donner une date précise car je ne sais pas combien de temps prendront les discussions ministérielles. J'ai mené à bien les négociations avec les Pays-Bas à propos du TGV, mais je ne saurais même pas vous dire quand elles ont commencé.

Ce que je puis vous affirmer, c'est que j'ai bien l'intention de faire avancer le dossier. Je pense que les éléments que je vous ai communiqués indiquent bien que le dossier progresse. Personne ne

peut le nier. Le fait que l'étude sera terminée dans trois mois est déjà un élément positif en soi. Au-delà de cela, je ne m'engagerai pas à fixer une échéance précise.

De voorzitter : De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer Luc Sevenhans (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, ik begrijp dat de minister terzake geen precieze datum kan geven.

Mij gaat het erom, mijnheer de minister, dat u de termijn van vijf jaar niet aanvaardt. Mag ik ervan uitgaan dat u niet akkoord gaat met de vooropgestelde termijn van vijf jaar ?

M. Daerden, ministre : En ce qui me concerne, je souhaite que le délai soit le plus court possible.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 10.50 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 10.50 heures.*