BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

49e ZITTINGSPERIODE

GEWONE ZITTING 1998-1999

HANDELINGEN VAN DE OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

28/10/1998

C 657 Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

49e LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

ANNALES DES RÉUNIONS PUBLIQUES DE COMMISSION

28/10/1998

C 657 Infrastructure, Communications et Entreprises publiques

Sommaire

Mercredi 28 octobre 1998

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES - C 657

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Transports sur "les pannes à répétition et les incidents techniques aux chemins de fer" (n° 1540) 1

orateurs : MM. **Van Eetvelt**, **Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Jos Ansoms au ministre des Transports sur "l'antinomie entre les conditions générales du transport de voyageurs et des bagages de la SNCB et la loi sur les pratiques de commerce" (n° 1546) 2

orateurs : MM. **Ansoms**, **Daerden**, ministre des Transports, **Schouppe**, à la demande du ministre Daerden

Inhoud

Woensdag 28 oktober 1998

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - C 657

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Vervoer over "de herhaalde pannes en technische incidenten bij de spoorwegen" (nr. 1540) 1

sprekers : de heren **Van Eetvelt**, **Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Vervoer over "het conflict tussen de algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers en de bagage bij de NMBS en de wet op de handelspraktijken" (nr. 1546) 2

sprekers : de heren **Ansoms**, **Daerden**, minister van Vervoer, **Schouppe**, op verzoek van minister Daerden

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

RÉUNION PUBLIQUE DU MERCREDI 28 OCTOBRE 1998

PRÉSIDENCE de

M. **Schellens**

La séance est ouverte à 15.15 heures.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN WOENSDAG 28 OKTOBER 1998

VOORZITTER :

De heer **Schellens**

De vergadering wordt geopend om 15.15 uur.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Vervoer over "de herhaalde pannes en technische incidenten bij de spoorwegen" (nr. 1540)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Transports sur "les pannes à répétition et les incidents techniques aux chemins de fer" (n° 1540)

De **voorzitter** : De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, dit is een gunstig moment voor het stellen van deze vraag. Hoewel het probleem deze ochtend reeds werd aangekaart, is het zinvol nogmaals aandacht te besteden aan deze problematiek, vooral omdat wij geen duidelijk antwoord hebben gekregen.

De jongste maanden zijn er geregeld treinpannes en technische defecten die het spoorwegverkeer grondig in de war sturen. De vraag rijst dan ook of het groot aantal pannes niet te wijten is aan het verwaarlozen van het preventieve onderzoek met betrekking tot occasionele herstellingen.

Graag had ik van de minister vernomen of de NMBS deze incidenten noteert en er statistieken van bijhoudt. Indien dit inderdaad het geval is, dan zouden wij hieromtrent graag informatie ontvangen om daarna de nodige besluiten te kunnen trekken. Een van de besluiten is alvast dat al deze herstellingen en pannes financiële implicaties hebben. Kan de minister mij meedelen welk bedrag er wordt besteed aan het herstellen van de pannes ? Voert het personeel van de NMBS de herstellingen zelf uit of wordt hiervoor een beroep gedaan op derden ?

Vanmorgen werd er ruimschoots aandacht besteed aan de "nieuwe" seinhuizen. Er werd verklaard dat de ingebruikname van deze seinhuizen niet rimpelloos verloopt en dat men een wachtdienst heeft georganiseerd om in de toekomst problemen te vermijden. Wat moet worden verstaan onder het begrip "wachtdienst" ? Is deze dienst samengesteld uit personeelsleden die een speciale opleiding hebben gekregen om te kunnen ingrijpen bij de geringste panne of bestaat de taak van de wachtdienst er uitsluitend in de seinhuizen op de hoogte te brengen van een eventuele panne ? Ik hoop dat de minister ons een bevredigend antwoord kan geven op deze vragen. De seinhuizen veroorzaken immers heel wat ongemakken.

Welke gevolgen trekt de minister uit deze situatie ? Heeft hij de NMBS-top duidelijk gemaakt dat deze toestand niet meer aanvaardbaar is ? Heeft hij inmiddels maatregelen genomen ten einde te vermijden dat zich nog meer incidenten voordoen ?

Le **président** : La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre des Transports : Monsieur le président chers collègues, en réponse à la question posée par notre collègue, j'ai obtenu de la SNCB certains éléments d'information.

1. L'évolution des incidents durant le premier semestre des années 1996 à 1998 est la suivante :

- concernant le nombre de défectuosités au matériel roulant, tout d'abord :

- 1er semestre 1996 : 5495

- 1er semestre 1997 : 5661

- 1er semestre 1998 : 5953;

- concernant l'infrastructure :

- 1er semestre 1996 : 4625

- 1er semestre 1997 : 4405

- 1er semestre 1998 : 5134.

Uit de tabel blijkt, dat het aantal defecten inderdaad is toegenomen.

Dit is de waarheid, mijnheer De Croo !

M. **Herman De Croo** (VLD) : Je n'en doute pas un instant.

Minister **Daerden** : Dit is onder meer te wijten aan de veroudering van het rollend materieel en aan een gebrek aan investeringen tijdens de jaren '80.

Soyons objectifs, cela ne permet pas d'établir un lien direct avec le retard des trains. Néanmoins, il est vrai qu'il s'agit d'un élément d'explication, même si ce n'est pas le seul.

Je vous parlerai maintenant des sommes consacrées à l'entretien.

- En ce qui concerne le matériel roulant :

- en 1995 : 8 milliards 100 millions, - en 1996 : 9 milliards 300 millions, - en 1997 : 9 milliards 400 millions.

- En ce qui concerne l'infrastructure :

- en 1995 : 10 milliards 300 millions, - en 1996 : 9 milliards 100 millions, - en 1997 : 9 milliards 400 millions.

Les postes de signalisation, pilotés par ordinateur, ont progressivement remplacé les postes du type "tour relais" et du type "électromécanique".

Il est vrai que les postes pilotés par ordinateur - j'ai la chance d'avoir des ingénieurs spécialisés présents pour en parler - subissent des problèmes d'interférences avec d'autres installations ferroviaires équipées de systèmes électromagnétiques. La SNCB recherche pour l'instant des solutions permettant de retrouver la qualité technique requise.

La SNCB a pris des mesures pour augmenter la disponibilité et la fiabilité de son matériel dans les ateliers, par exemple, le temps de transit du matériel a diminué. M. Schouppe, administrateur délégué, disait ce matin, je répète ses propos : "L'entretien du matériel s'effectue le week-end, et ce depuis la décision du conseil d'administration de juillet dernier. De ce fait, les problèmes de composition insuffisante des trains le lundi matin sont en majeure partie résolus. Depuis fin septembre, des groupes de travail multidisciplinaires ont été mis sur pied. Ils ont pour mission d'émettre des propositions en matière de politique d'entretien, de choix de pièces de rechange et de modification de l'équipement technique".

J'ajouterai qu'une attention particulière est accordée à la transmission correcte des informations, au respect des prescriptions d'entretien, au contrôle de la qualité et à la formation du personnel. Je voudrais répéter - et je pense que l'administrateur délégué le disait en fin d'intervention - que la SNCB a désigné cinq managers de crise, plus des adjoints, pour contrôler la ponctualité des trains et prendre directement les mesures nécessaires en cas de problème.

D'autres mesures pourraient encore être prises pour améliorer la fluidité du trafic et, notamment, la suppression de certains trains P et L. Je suis sûr que le débat que nous aurons tout à l'heure montrera que, non seulement le conseil d'administration mais aussi le comité de direction de la SNCB, suivent la situation de très près au fil des mois. Ils auront l'occasion d'améliorer la situation existante dans les semaines et les mois qui viennent. Voilà, cher collègue, les réponses que je voulais donner à votre question, qui tombe finalement bien à propos.

De **voorzitter** : De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn uitvoerig antwoord.

Als belangrijkste reden vermeldt hij ons verouderd rollend materieel. Dit is een gevolg van het feit dat er in de jaren '80 te weinig is geïnvesteerd. Is er de jongste jaren een inhaalbeweging uitgevoerd om deze achterstand weg te werken ? Zijn de nodige financiële middelen hiervoor beschikbaar ?

Le **président** : La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre : Monsieur le président, je ne peux que corroborer les propos de notre collègue. Des efforts étaient indispensables et nous devions mettre à la disposition de la SNCB les moyens nécessaires. Nous l'avons fait, avec toutes les conséquences que l'on connaît. Cela démontre d'ailleurs que la situation n'est jamais simple, ni facile. Je ne veux pas entamer de polémique avec certains collègues mais, si nous sommes amenés à rattraper des retards, tant en matériel qu'en investissements, le fait d'avoir 28 chantiers hier et 29 aujourd'hui, en tenant compte d'un retard de 3 minutes en moyenne par chantier, pose effectivement quelques problèmes sur certaines lignes. Je répète que les choses ne sont pas simples mais cela démontre aussi tout l'intérêt du débat que nous menons aujourd'hui.

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

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Vervoer over "het conflict tussen de algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers en de bagage bij de NMBS en de wet op de handelspraktijken" (nr. 1546)

Question orale de M. Jos Ansoms au ministre des Transports sur "l'antinomie entre les conditions générales du transport de voyageurs et des bagages de la SNCB et la loi sur les pratiques de commerce" (n° 1546)

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het lot - of de voorzitter - heeft ervoor gezorgd dat ik deze vraag kan stellen in het kader van het debat over de aanhoudende problemen bij de NMBS. Zodoende verhoogt de actualiteitswaarde van deze vraag. Zij heeft immers betrekking op de mogelijke compensaties voor de gedupeerde reizigers.

Deze reeds herhaaldelijk gestelde vraag handelt over de discussie tussen de NMBS en de ombudsdienst van de NMBS aangaande het al dan niet van toepassing zijn van de wet op de handelspraktijken. Ik verwijs in dit verband naar artikel 23, § 1, van het reglement van de NMBS dat bepaalt : "De houders van treinkaarten kunnen geen aanspraak maken op enige terugbetaling of vergoeding bij opontbhoud, stoornis, vertraging of wijziging in de treindienst, bij het uitvallen van rijtuigen eerste klas of plaatsgebrek waardoor zij in tweede klas moeten reizen." Deze problemen komen de jongste maanden blijkbaar zeer frequent voor. Volgens de NMBS is de wet op de handelspraktijken niet van toepassing. De ombudsdienst heeft echter aangetoond dat deze reglementsbepaling, die een essentiële rol speelt in het actuele debat, wel degelijk in strijd is met de wet op de handelspraktijken, die bepaalt dat de consument geen afstand kan doen van de hem krachtens deze wet toegekende rechten. Er bestaat dus een diepe kloof tussen de NMBS en de ombudsdienst van de NMBS.

De minister heeft de door mij gestelde vragen destijds op een voor hem kenschetsende manier beantwoord en door voortdurend te jongleren tussen voor en na. Deze techniek wordt door de ene persoon vaker beoefend dan de andere. Om zich ervan af te maken, beloofde hij het probleem te zullen voorleggen aan de commissie van de Onrechtmatige Bedinging. Is dit inmiddels gebeurd ? Ik vermoed dat dit inderdaad het geval is. De belofte van de minister dateert immers reeds van januari 1998. Heeft de minister het advies van dit comité reeds ontvangen ? Hoe luidt het advies en welk besluit kan de minister eruit trekken ?

Le **président** : La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, le problème posé est difficile et chacun a son point de vue sur ce sujet, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire à

différentes reprises. Chacun interroge ses juristes respectifs. En ce qui me concerne, j'ai interrogé les miens et ils m'ont dit : "Michel, tu n'es pas compétent".

Rekening houdend met dat advies is, ingevolge verschillende contacten tussen mijn kabinet, dat van de eerste minister en dat van de minister van Economische Zaken overeengekomen dat ik de betrokken minister schriftelijk zou verzoeken de commissie van de Onrechtmatige Bedinging aangaande deze problematiek te vatten.

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, dat is hetzelfde antwoord als ik in januari heb gekregen.

M. **Daerden**, ministre : Je voulais interroger immédiatement mais, finalement, on m'a dit qu'il m'était juridiquement impossible de le faire.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik vind het niet ernstig dat u precies hetzelfde antwoord geeft als in januari. U hebt in januari gezegd dat u terzake juristen had geraadpleegd. De ene jurist trad de stelling van de NMBS-directie bij; de andere jurist trad de stelling van de ombudsdienst bij. Om daar uit te geraken hebt u in januari gezegd dat u advies zou vragen aan de commissie van de Onrechtmatige Bedinging.

M. **Daerden**, ministre : J'ai essayé, mais ils ne veulent pas. Ils disent que je ne peux pas les interroger.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik vind het niet ernstig dat men op zo'n wijze dergelijke belangrijke zaken onder de mat veegt. Het is duidelijk dat heel wat gebruikers, niet alleen van treinbiljetten maar ook van abonnementen, dagelijks de nadelen ondervinden van de spoorwijzigingen en de vertragingen. De ombudsdienst toont zeer duidelijk aan dat de NMBS, zoals trouwens is ingeschreven in de wet op de overheidsbedrijven, wel degelijk valt onder de wet op de handelspraktijken. Er bestaat een commissie voor Onrechtmatige Bedinging, ook in de privésector. Het wordt hoog tijd dat er een uitspraak gebeurt over deze aanslepende materie.

De **voorzitter** : De heer Schouppe heeft het woord.

De heer **Schouppe**, gedelegeerd bestuurder van de NMBS (op verzoek van minister Daerden) : Mijnheer de voorzitter, wij zijn rechtstreeks betrokken, maar in dit geschil geen partij. Ik moet de stelling van de minister bijtreden. Het ministerie van Economische Zaken, met name het bestuur, is bevoegd voor het handelsbeleid en moet per slot van rekening het geschil, dat bestaat tussen de NMBS en de ombudsdienst, aan de commissie voor Onrechtmatige Bedinging voorleggen. Men heeft ons gevraagd hierover een volledig dossier samen te stellen. Wij hebben ons dossier samengesteld en de ombudsdienst eveneens. Die dossiers zijn aan het ministerie van Economische Zaken voorgelegd. Noch de minister, noch wijzelf hebben tot op heden enig antwoord gekregen van de dienst. Het is dus het ministerie van Economische Zaken zelf dat, geraadpleegd door ons en door de ombudsdienst, het dossier moet voorleggen aan de commissie voor de Onrechtmatige Bedinging. Wij moeten wachten op het antwoord dat zal worden verstrekt.

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik ga door met dit dossier en ik zal de minister van Economische Zaken daarover ondervragen. Ik hoop dat hij de komende weken in het land zal zijn. Als minister van Buitenlandse Handel is dat een probleem.

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

L'incident est clos.

- De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.35 uur.

- La réunion publique de commission est levée à 15.35 heures.