

COMMISSION SPÉCIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES
CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU
RAIL EN BELGIQUE À LA SUITE
DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU À BUIZINGEN

du

LUNDI 25 OCTOBRE 2010

Après-midi

BIJZONDERE COMMISSIE
BELAST MET HET ONDERZOEK
NAAR DE VEILIGHEID VAN HET
SPOORWEGENNET IN BELGIË
NAAR AANLEIDING VAN HET
DRAMATISCH TREINONGEVAL IN
BUIZINGEN

van

MAANDAG 25 OKTOBER 2010

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.43 uur en voorgezeten door de heer David Geerts. La séance est ouverte à 14.43 heures et présidée par M. David Geerts.

Hoorzitting met vertegenwoordigers van de European Railway Agency
Audition de représentants de European Railway Agency

De **voorzitter**: Welkom in onze commissie. Mijn excuses dat wij u laten wachten hebben.

Wie gaat met de uiteenzetting beginnen?

Bart Accou: De heer Lundström geeft een korte introductie en dan gaan de heer Rumping en ik verder met de eigenlijke presentatie.

Anders Lundström: Monsieur le président, mesdames, messieurs, je suis le chef de l'unité sécurité de l'Agence ferroviaire européenne. J'ai à mes côtés mes collègues Rob Rumping, qui fait partie de l'équipe enquêtant sur les accidents – en collaboration avec les organismes nationaux d'enquête –, et Bart Accou, chef d'équipe de la certification de la sécurité et auditeur expérimenté.

J'ai aussi été chef de la délégation qui s'est chargée de l'évaluation du fonctionnement du cadre réglementaire belge il y a quelques mois. Nous allons vous en présenter les résultats.

Mais j'aimerais commencer par quelques remarques. J'ai suivi le débat en Belgique, puisque Valenciennes est très proche de la frontière belge. J'ai noté que ce débat ne s'était pas focalisé sur le problème belge. Il s'est d'abord

intéressé aux investissements et à la technologie relative au système d'arrêt d'urgence des trains. À notre avis, les problèmes belges n'en découlent pas. Il s'agit d'une question de sécurité. On peut faire circuler les trains sur un réseau dépourvu d'arrêt d'urgence efficace. Il y a beaucoup d'exemples en Europe. Ainsi, au Royaume-Uni, il n'y a pas de système d'arrêt automatique de trains, mais ce pays a un des meilleurs niveaux de sécurité en Europe.

La question est plutôt de savoir comment gérer la sécurité sur le réseau belge. À mon avis, si on n'a pas de système d'arrêt automatique de train, il faut que l'on compense l'absence d'un tel système avec d'autres mesures, par exemple, suivi des conducteurs, analyse de tous les cas de franchissement de signaux rouges et classification des cas, et discussion sur les mesures à prendre.

Donc, nous n'avons pas fait une évaluation du fonctionnement des opérateurs de chemins de fer, des entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructures. À mon avis, les problèmes de base résident dans le manque d'une vraie gestion de la sécurité dans les entreprises. Ce que nous savons faire, c'est évaluer le fonctionnement des organismes et des autorités qui sont établis par la directive "sécurité" en 2004. C'est ce que nous allons présenter maintenant.

La première partie sera présentée par M. Accou et M. Rumping interviendra sur le problème des organismes d'enquête en cas d'accident.

Bart Accou: Mijnheer de voorzitter, in opdracht van de Bijzondere commissie voor de Spoorwegveiligheid heeft het agentschap de

activiteiten van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan in België geëvalueerd.

De presentatie omvat drie grote stukken. Eerst zullen wij het regelgevend kader schetsen zoals het er volgens de spoorwegveiligheidsrichtlijn zou moeten uitzien. Daaruit blijkt immers duidelijk het onderwerp van onze evaluatie. Vervolgens zullen wij onze bevindingen met betrekking tot de veiligheidsinstantie toelichten. Daarna geven wij onze bevindingen over het onderzoeksorgaan.

Eerst hebben wij de spoorwegveiligheidsrichtlijn onderzocht. Zij geeft een duidelijk en eenduidig kader voor het bewaken van de veiligheid in de verschillende lidstaten, dat trouwens volledig is opgenomen in de Belgische wetgeving. Eén basiselement is zeer duidelijk: de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder zijn verantwoordelijk voor het beheer van alle risico's onder alle omstandigheden. Daarover bestaat geen twijfel.

De wetgever voorziet ook in een middel dat ter beschikking staat van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder om aan die vereiste te voldoen, met name een veiligheidsbeheerssysteem. Dat moet de ondernemingen in staat stellen de risico's van hun activiteiten te identificeren en de gepaste risicocontrolemaatregelen vast te leggen.

Ik wil nogmaals benadrukken wat de experts hier al hebben gezegd, onder meer wat de heer Lundström net heeft gezegd. Risicocontrolemaatregelen zijn niet enkel technisch. Het is een combinatie van technische, menselijke en organisatorische maatregelen die er samen voor zorgen dat de risico's worden gecontroleerd. Eenmaal de risicocontrolemaatregelen zijn bepaald, dient een organisatie ervoor te zorgen dat zij werken zoals is bepaald en dat zij doen waarvoor zij zijn ontworpen.

Dat is nog niet voldoende. Men kan immers een risicocontrolemaatregel ontwerpen en sommige elementen niet hebben meegenomen in het ontwerp. Daarom moet er een systeem zijn dat er continu voor zorgt en nakijkt of de risicocontrolemaatregelen effectief zijn, en zoniet, dat zij continu worden verbeterd.

Dat is een hele organisatie en vooral ook een mindset. Men moet die cultuur hebben in een organisatie, anders lukt het niet. Dat is de basisvereiste die wordt gesteld aan de

infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

Vervolgens stelt de spoorwegveiligheidsrichtlijn dat de lidstaten twee onafhankelijke organismes in het leven moeten roepen die erover moeten waken dat de spoorwegondernemingen deze vereiste correct invullen.

Het eerste organisme is de nationale veiligheidsinstantie die drie belangrijke taken heeft. De eerste taak is het verlenen van vergunningen voor het in dienst stellen van technische systemen en rollend materieel, maar vooral ook het verlenen van certificaten en vergunningen aan de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder.

Ten tweede, de evaluatie die zij maken, gebeurt op basis van de documenten die hen worden toegestuurd door de spoorwegondernemingen. Het is dus in hoofdzaak een assessment op papier. Wanneer zij certificeren, bevestigen zij dat zij er als veiligheidsinstantie vertrouwen in hebben dat die spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder in staat is zijn risico's naar behoren te beheren.

Een derde belangrijke rol die de veiligheidsinstantie speelt, is op het terrein nakijken of de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder zich aan de regels houden en aan het engagement dat zij in hun veiligheidsbeheerssysteem hebben aangegaan. Zij kijkt dus op het terrein of de veiligheid wordt beheerd.

Een tweede organisme dat door elke lidstaat in het leven moet worden geroepen, is een onafhankelijk onderzoeksorgaan dat ongevallen onderzoekt met als doel het systeem te verbeteren. Het is niet zoals een gerechtelijk onderzoek waarin wordt nagegaan wie een fout heeft begaan. Er wordt bekeken wat er fout is gegaan in het systeem en het is de bedoeling aanbevelingen te formuleren die leiden tot de optimalisering van het systeem.

Ik hoop dat de slide duidelijk maakt dat dit onderzoek zich niet kan beperken tot wat er technisch fout is gegaan, maar dat er ook moeten worden bekeken hoe het veiligheidssysteem heeft gewerkt en wat er daaraan kan worden verbeterd.

Dit is het regelgevend kader, zoals het is voorzien.

Er is nog een wisselwerking tussen het onderzoeksorgaan en de veiligheidsinstantie. Het

is niet het onderzoeksorgaan dat aanbevelingen doorstuurt naar de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Het onderzoeksorgaan moet in principe zijn aanbevelingen overmaken aan de veiligheidsinstantie die dan via haar toezichthoudende taak ervoor moet instaan dat de spoorwegondernemingen die aanbevelingen in rekening brengen.

Wat hebben wij nu uiteindelijk geëvalueerd? Dat is enkel de werking van de veiligheidsinstantie en van het onderzoeksorgaan door middel van het nakijken van de processen die zij hebben opgesteld om de taken die door hen moeten worden uitgevoerd ook effectief in te vullen. Dit was de scoop van onze evaluatie en niets anders.

We zijn niet gaan kijken naar de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder. Onze opdracht beperkt zich tot de rol van veiligheidsinstantie en onderzoeksorgaan.

Hoe zijn wij daarbij te werk gegaan? Wij zijn begonnen met het onderzoeken van documenten, wetgeving, maar ook de werkingsdocumenten van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan. Daarna hebben wij een reeks interviews en meetings gehad met de mensen, zowel personeel als management, van veiligheidsinstantie en onderzoeksorgaan, mensen binnen de federale overheid, vertegenwoordigers van het kabinet van de staatssecretaris van Mobiliteit maar ook vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerder en twee spoorwegoperatoren.

Wie heeft aan het rapport meegewerkt? De heren Lundström, Rumping en ikzelf zijn hier aanwezig. Daarnaast ook nog Pedro Meneses en Julie Dinimant, die rechtskundige experts zijn binnen de veiligheidseenheid van het Europese Spoorwegagentschap.

Wij zijn met onze opdracht begonnen met een eerste kennismakende vergadering op 7 mei en wij hebben jullie het rapport op 12 juli toegestuurd.

Tot zover het regelgevend kader.

Ik kom nu tot onze bevindingen in verband met de veiligheidsinstantie. In België heet die Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen of Service de Sécurité et d'Interopabilité de Chemins de Fer en is onderdeel van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Eerst kijken wij naar de taken voor het verlenen van een vergunning voor indienststellen van technische systemen en rollend materieel en het verlenen van vergunningen voor spoorwegoperatoren. Wij gaan die twee activiteiten samen voorstellen omdat de bevindingen voor beide activiteiten gelijklopend zijn.

Wat kunnen wij daarover zeggen? Allereerst dat de wetgeving duidelijk in deze taken voorziet voor de veiligheidsinstanties. Er bestaat dus een veiligheidsinstantie in België en het is duidelijk dat die taken tot haar takenpakket behoren.

Wat de mensen van de veiligheidsinstantie wel zeggen is dat er ook andere taken zijn die ze moeten uitvoeren die niet veiligheidsgebonden zijn en die toch een groot deel van hun activiteiten of middelen opsloren. Om dat op te lossen zou in een uitbreiding van hun personeel zijn voorzien. De grote uitdaging, denken wij, op het gebied van resources, is er voor te zorgen dat er voor alle taken ook competente mensen aanwezig zijn binnen de veiligheidsinstantie.

Inzake de uitvoering van de processen kunnen wij stellen dat men, wat ons betreft, een positief rapport meekrijgt. Men voert volgens onze bevindingen de bedoelde taken immers naar behoren uit.

Het enige probleem voor de toekomst is dat de uitvoering van de bewuste processen louter is gebaseerd op de kennis en de kunde van de experts die momenteel bij de veiligheidsinstantie aanwezig zijn. Het proces op zich is niet gestandaardiseerd of gedocumenteerd. Er zijn wel eerste pogingen, maar zij zijn niet voleindigd.

Aangezien een groot deel van de experts in de nabije toekomst mogelijkerwijs de veiligheidsinstantie zullen verlaten en er nieuw personeel wordt aangeworven, bestaat er volgens ons een risico. Dat is met name dat in de toekomst de genoemde processen misschien minder performant zullen worden uitgevoerd dan momenteel het geval is. Zeker in de toekomst, wanneer de meer ervaren personeelsleden het bedrijf zullen verlaten, zou de genoemde, verminderde performantie een probleem of risico kunnen vormen.

De oplossing is hier het proces duidelijk beschrijven, zodat ook andere personeelsleden een inzicht in het proces hebben. Bovendien dient ervoor te worden gezorgd dat de nieuwe personeelsleden bij de veiligheidsinstantie, ofwel

bij aanwerving of via opleiding, over de nodige competenties beschikken.

Voor de genoemde twee activiteiten blijkt ook dat alle, andere spelers binnen het spoorweggebeuren de autoriteit van de veiligheidsinstantie duidelijk erkennen.

Wij gaan dan naar de toezichthoudende activiteiten van de veiligheidsinstantie over. Ter zake bestaat er meer onduidelijkheid.

De wetgeving bepaalt duidelijk dat de veiligheidsinstantie de naleving van veiligheidsregels en het correct toepassen van het veiligheidsbeheerssysteem kan controleren. Er zijn echter nog andere, toezichthoudende activiteiten, zoals het laten naleven van de veiligheidsregels, het promoten van het hele veiligheidsgebeuren en het eventueel aanpassen van de veiligheidsregelgeving.

Voor het aanpassen is de autoriteit duidelijk bij de regering gelegd. Zulks is eenduidig vastgelegd. Niet zo eenduidig vastgelegd, zijn de activiteiten voor het toezicht houden, voor het promoten en voor het laten naleven van de veiligheid.

Opmerkelijk ter zake is dat ook de infrastructuurbeheerder inspecties en controles kan uitoefenen, wanneer de veiligheid van het treinverkeer in gevaar is.

Het personeel van de veiligheidsinstantie beschikt over het statuut van juridisch expert, officier van justitie. Zij hebben dat statuut, maar ze hebben het nooit toegepast. Een van de redenen daarvoor is dat ze gewoon niet opgeleid zijn om het toe te passen. Anderzijds kunnen we vragen of het echt wel productief is dat zij over die bevoegdheid beschikken, want een groot onderdeel van de toezichthoudende taken zou, naast de controles, moeten bestaan uit toezicht en audits, waarvoor een aanpak vereist is die meer tot samenwerking neigt. Dat is misschien moeilijk als men de bevoegdheid van officier van gerechtelijke politie heeft. De vraag is dan ook of die mensen daar effectief over moeten beschikken.

De wetgeving bepaalt ook dat de veiligheidsinstantie alle nodige maatregelen kan nemen om haar taak te vervullen. Dat lijkt een gamma aan mogelijkheden te bieden om controlemaatregelen of acties op te leggen aan de spoorwegorganisatie of de infrastructuurbeheerder. Tot nu toe is dat nooit toegepast. Opmerkelijk is ook dat het personeel van de infrastructuurbeheerder dezelfde

bevoegdheid heeft van officier van gerechtelijke politie en dus ook het naleven van de wetgeving kan controleren.

Wat betreft het uitvoeren van de toezichthoudende taken moeten wij vaststellen dat zij momenteel bijna niet bestaan binnen de veiligheidsinstantie. Die taak wordt bijna niet uitgeoefend. Het toezicht is zeer beperkt. Er is bijna geen echt actieve enforcement. Er wordt niet opgelegd om na te leven en ook de aanbevelingen die van het onderzoeksorgaan komen, worden door de veiligheidsinstantie niet opgelegd aan de spoorwegondernemingen.

Hier moeten wij besluiten dat de gewenste uitkomst van de processen niet wordt bereikt.

Aangezien alleen de aanvragen voor veiligheidscertificaten, papieren eigenlijk, worden bekeken en die de basis vormen voor certificering maar er nadien eigenlijk weinig of geen toezicht is dat ook wordt toegepast, ontbreekt hier een belangrijk element binnen het toezichthoudend kader. Daarbij komt dat zowel de veiligheidsinstantie als de federale overheidsdienst en het kabinet Mobiliteit begrijpt dat dat een rol is voor de veiligheidsinstantie, waaraan in de toekomst moet worden gewerkt. Wanneer wij echter de infrastructuurbeheerder hiermee confronteren, dan is die veeleer van oordeel dat het zijn rol is. Wij beschouwen het als een belangrijk risico. Ik moet hierbij vermelden dat de infrastructuurbeheerder ook duizenden controles per jaar verricht, iets wat hij volgens ons niet zou moeten doen. Het risico bestaat dat de infrastructuurbeheerder hier de rol en de autoriteit van de veiligheidsinstantie ondermijnt door die activiteiten uit te voeren.

Ik geef nu graag het woord aan mijn collega.

Rob Rumping: Wat het onderzoeksorgaan volgens de wet moet doen, is net door de heren Lundström en Accou vermeld: het onderzoek van ongevallen – het gaat dan natuurlijk om zware ongevallen – en incidenten met risico's. Voor andere ongevallen ligt de verantwoordelijkheid bij de spoorvervoerder of de infrastructuurmanager. Zij moeten hun eigen ongevallen onderzoeken. Hier gaat het om de zwaardere ongevallen en ongevallen met grote risico's.

Als wij naar de bevoegdheden en de middelen bij het Belgische onderzoeksorgaan kijken, dan vallen een aantal zaken op. Wij kijken eerst naar de wettelijke taken die het onderzoeksorgaan heeft. Zijn die vastgelegd in de wet? Ja, die zijn

vastgelegd in de wet. Heeft het onderzoeksorgaan bepaalde wettelijke bevoegdheden? Die wettelijke bevoegdheden staan in de wet. Die zijn er.

Als wij de onderzoekscapaciteit bij het onderzoeksorgaan en de aanwezige competenties bekijken, dan zeggen wij dat die eigenlijk onvoldoende zijn. Het is wel zo dat het onderzoeksorgaan in een uitbreidingsplan voor de toekomst heeft voorzien. De uitdaging voor het Belgisch onderzoeksorgaan is de capaciteit en de competenties te managen overeenkomstig het werk dat er ligt.

Als wij naar de processen kijken, dan kijken wij naar wat er uitgekomen is en wat er door het onderzoeksorgaan verricht is. Er zijn een aantal onderzoeken gedaan door het Belgisch onderzoeksorgaan, maar een zwaartepunt daarbij is dat die eigenlijk voor een groot deel door personeel van de SNCB-Holding zijn gedaan.

Wij hebben ook gekeken of er andere ongevallen of incidenten of grote hoeveelheden ongevallen aan ongevallenonderzoek van het onderzoeksorgaan gekoppeld zijn. Dat was niet het geval. Verder hebben wij gekeken hoever de onderzoeken gaan en wat de diepte van de onderzoeken is. Wij missen dat er naar de achterliggende oorzaken gekeken wordt. Dat betekent het kijken naar het safety managementsysteem.

Welke managementbeslissingen zijn er genomen? Welke risico's zijn bekeken? Welke risicomaatregelen zijn genomen? Hoe heeft dat gewerkt? Hoe is het management daarmee omgegaan?

Ik kom tot het laatste punt waarnaar gekeken is. Als een ongevalsonderzoek in gang is gezet, dan is het essentieel dat alle partijen van het begin af aan daarbij betrokken worden, omdat het leerproces dan van het begin af aan kan plaatsvinden. Aan het einde van de rit kunnen aanbevelingen worden gedaan, maar het hele ongevalsonderzoek is een leerproces waarbij de vervoerder en de infrastructuurmanager betrokken zijn.

Wij hebben gekeken naar het proces en er is een initiatief om dat te standaardiseren en om het proces inzichtelijk te maken. Dat is dus tot op heden nog niet zo. De uitdaging is dat het onderzoeksorgaan kwalitatief hoogwaardige rapporten maakt, specifiek over het ongeval in Buizingen.

Ten slotte, de stakeholders zijn natuurlijk erg belangrijk. Als wij kijken naar de rol van het onderzoeksorgaan en het belang van de autoriteiten als onderzoeksorgaan, dan zien wij dat dit niet echt erkend en onderkend is.

Een tweede belangrijk punt is dat er naast dat onderzoek van het onderzoeksorgaan ook het justitiële onderzoek is. Dat zijn natuurlijk twee verschillende onderzoeken, met verschillende rollen, en er wordt ook verschillend naar gekeken. Als de stakeholders, dus de vervoersmaatschappij en de infrastructuurmanager, informatie geven tijdens een onderzoek, dan bestaat de angst dat die informatie ook bij justitie komt. Dat is natuurlijk niet de bedoeling en daarover moet men dus afspraken maken. Het risico hiervan is dat er gelegenheden worden gemist om van de fouten te leren en de veiligheid te verbeteren.

Dat waren de dingen die ik wilde vertellen over het onderzoeksorgaan.

De **voorzitter**: Ik dank u voor deze uiteenzetting.

Ik neem aan dat een aantal leden vragen heeft. Ik ga vooraan zitten, zodat ik de namen kan noteren. Ik noteer: de heer Balcaen, mevrouw Musin, de heer Vandeput, mevrouw Lalieux, mevrouw De Bue, mevrouw Somers, de heer Bastin, de heer Van den Bergh. Ik heb de sprekerslijst van 20 oktober nog. Zo kan ik nu een andere volgorde nemen en kan de heer Balcaen beginnen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les intervenants de l'ERA pour le rapport délivré à la demande de la commission spéciale précédente et pour les diverses recommandations formulées. Il faut souligner d'abord, comme je l'ai fait lors de la séance précédente, la cohérence entre les documents qui nous parviennent pour le moment et sur l'accent que vous mettez sur la culture de la sécurité. Il ne s'agit pas seulement d'une culture technologique ni de la culture des opérateurs ferroviaires: y participent aussi les agences chargées au niveau de l'État de travailler à la question de la sécurité ferroviaire. C'est un élément important.

Je voulais vous interroger en début d'intervention sur les éléments que vous nous livrez à propos de l'organisme national d'enquête. Sur quels documents basez-vous vos conclusions? À l'occasion d'une question que j'ai posée la semaine dernière au secrétaire d'État à la Mobilité, je me suis permis de consulter la base de données de l'ERA sur les accidents et les incidents ferroviaires en Belgique.

Votre base de données comprend une série de rapports et de notifications d'enquêtes depuis 2007. À partir du 25 octobre 2008, il y a six

incidents ou accidents pour lesquels il existe des notifications mais pas encore de rapport de l'agence nationale de sécurité. S'agit-il d'une faiblesse de votre base de données ou d'un défaut de transmission de ces rapports de l'agence nationale de sécurité vers l'Agence ferroviaire? Je rappelle que la directive prévoit des modalités, notamment en termes de délais pour la remise des rapports après les incidents et de transmission de ces rapports à l'Agence ferroviaire européenne. C'est une question pratique et technique mais elle permet de voir où on en est dans le travail de l'agence nationale de sécurité dans l'organisme d'enquête.

Vient se greffer là-dessus une question un peu plus précise. Il n'existe pas encore de rapport sur l'accident en gare de Mons du 19 novembre 2009. Selon la directive, ce rapport doit être délivré par l'agence au plus tard dans l'année qui suit.

Je voulais avoir votre impression sur cette lenteur de l'élaboration de ce rapport qui, à ma connaissance, a tout d'abord été diligenté par la SNCB Holding avant de l'être par l'organisme national d'enquête qui, semble-t-il, doit effectuer des devoirs complémentaires en la matière.

En page 20 de votre rapport, vous évoquez les critères. "L'organisme national d'enquête doit pleinement exploiter les possibilités offertes par la législation belge et développer des critères appropriés pour sélectionner les incidents et les accidents sur lesquels il souhaite également enquêter selon une approche basée sur le risque." À ce sujet, pouvez-vous être plus précis sur les critères envisagés au niveau européen? Le franchissement de feux rouges devrait-il, selon vous, faire systématiquement l'objet d'une enquête de l'organisme national?

Vous évoquez, à plusieurs reprises, dans votre document – même si vous ne vous attardez pas fondamentalement sur les opérateurs ferroviaires – la nécessité d'avoir un système de management de la sécurité. Aujourd'hui, l'organisme national d'enquête et l'Agence nationale de sécurité sont-ils en mesure d'analyser le système de management de la sécurité des opérateurs belges? À votre connaissance, ce système existe-t-il?

J'aurais voulu quelques explications sur ce que vous notez en page 20 de votre rapport: "Le rôle éventuel du gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel, dans le contrôle de la sécurité des chemins de fer doit être clarifié étant donné qu'il s'agit d'une menace potentielle pour l'autorité de

l'Agence nationale de sécurité."

Vous évoquez, en page 15, dans les activités de surveillance, le nombre d'inspections qui sont faites par Infrabel sur les licences des conducteurs et l'équipage des trains, à savoir 2 000 inspections en 2009 et 4 000 inspections prévues en 2010. Vous n'évoquez pas le nombre d'enquêtes qui sont menées par l'Agence nationale de sécurité.

Par ailleurs, je relève un paradoxe, car vous, tout comme nous, pointez l'absence, jusqu'à présent, de culture de la sécurité de la part des opérateurs, notamment d'Infrabel. Cependant, l'on constate le nombre énorme d'inspections menées. On peut en déduire qu'un travail important est quand même exécuté en matière de sécurité.

J'aurais donc souhaité avoir votre point de vue à ce sujet.

Néanmoins, je constate que cela rejoint une des conclusions du rapport des experts attachés à la commission qui évoquent le monopole du groupe SNCB en matière de pilotage de la sécurité ferroviaire.

Partagez-vous le point de vue des experts qui estiment qu'Infrabel et peut-être la SNCB pilotent l'ensemble du système et que l'agence et l'organisme d'enquête, qui devraient être indépendants des opérateurs, ne bénéficient pas dans les faits de cette indépendance et n'ont pas la possibilité de procéder à autant d'enquêtes et d'inspections que les opérateurs ferroviaires?

Enfin, je voudrais évoquer la question du cadre des deux organismes. En effet, votre rapport fait état d'un manque de personnel, au-delà de la problématique de l'indépendance des organismes, notamment due au fait que de nombreux membres des instances proviennent du Groupe SNCB.

Je sais que des annonces ont été faites informant de l'accroissement du cadre. Pouvez-vous, sur la base d'une comparaison avec d'autres pays européens, – je sais que l'exercice n'est pas facile –, nous donner quelques indications sur ce que devrait être le cadre d'une agence nationale et d'un organisme d'enquête pour la Belgique?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, in de eerste plaats spreek ik mijn dank uit voor de uiteenzetting die we zojuist hebben gekregen.

Op basis van wat we gelezen hebben en van wat

hier vandaag verteld is, kunnen we toch ergens concluderen dat het duidelijk is dat de huidige bevoegdheidsconflicten tussen NSA en Infrabel bestaan, zowel op het vlak van toezicht als van controle en handhaving, en dat zulks zo snel mogelijk uitgeklaard moet worden om de veiligheid op het Belgisch spoor te verbeteren.

In het verslag lees ik dan ook dat de infrastructuurbeheerder volstrekt afwijzend stond tegenover de uitbreiding van de toezichthoudende activiteiten van de NSA.

De volgende vraag kan dan ook gesteld worden. Is er hier in België effectief sprake van een soort van gezagscrisis tussen NSA en Infrabel?

Een belangrijke vraag is ook de volgende. Is zo'n crisis ook merkbaar in andere lidstaten? Zo ja, wat kan daaraan gedaan worden? Welke suggesties kunnen er naar voren gebracht worden om de toezichthoudende en controlerende rol ten aanzien van de infrastructuurbeheerder te verbeteren?

Daarnaast lezen we ook in het document dat de NSA toch in de onmogelijkheid verkeert om haar besluiten af te dwingen. Men geeft aan dat dit een groot probleem is. Merken we dat ook in andere landen? Wat wordt daar in andere landen aan gedaan? Kan er bijvoorbeeld een systeem van administratieve sancties worden ingevoerd? Zijn er al voorbeelden van landen waar dat al dan niet gebeurt? Dat lijken mij toch een aantal belangrijke vragen inzake toezicht, controle en handhaving.

Hoe situeert België zich ten opzichte van andere landen? Zijn dezelfde problemen, die hier naar voren gebracht zijn, ook zichtbaar in andere landen? Zijn daar al stappen ter verbetering gezet? Kunnen we daaruit leren? Of moet er bepaalde wetgeving aangepast worden ter zake? Dat zijn de vragen die wij daarover hebben.

Een ander belangrijk aspect is de noodzakelijke onafhankelijkheid van de instanties die belast zijn met het toezicht, de handhaving en de controles op de spoorwegveiligheid. Dat lijkt mij een belangrijke uitdaging voor beide instanties, en ook een moeilijke uitdaging. Hoe kunnen we namelijk ervaren en gekwalificeerd personeel aantrekken en behouden dat geen band heeft met de NMBS-Groep?

Is er volgens het ERA op dit ogenblik effectief sprake van een volwaardig competentie management bij de NSA? Hoe gaan andere lidstaten met deze uitdaging om?

In een voorgaande commissievergadering inzake dit onderzoek heeft de heer Latruwe, de directeur van de NSA, heel duidelijk verklaard dat het huidige functioneren van de NSA binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer het niet toelaat om een aantrekkelijk personeelsbeleid te voeren, dat de DVIS niet kan concurreren met de NMBS-Groep op vlak van het loon en dat het personeel bij de DVIS intern niet in staat is om zelf te auditeren waardoor er dus enkel via externe auditbedrijven kan worden gewerkt.

Zijn er lidstaten waarin de NSA en de NIB geen deel uitmaken van de overheidsadministratie en bijgevolg een eigen competentie- en bezoldigingsbeleid kunnen voeren, bijvoorbeeld in de vorm van een verzelfstandigend agentschap?

Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, messieurs les experts, je vous remercie pour vos exposés et votre rapport.

Je souhaiterais tout d'abord poser une question d'ordre général. Comme les experts de notre commission, vous nous dites que le système de sécurité, la technologie, n'est pas le vrai problème, dans la mesure où vous venez de rappeler qu'il n'y avait pas, au Royaume-Uni, de système de sécurité avec de nouvelles technologies et que, néanmoins, la sécurité du rail s'y porte très bien en règle générale. Il me semble donc que la commission a pu se fourvoyer quelque part, monsieur le président, dès le départ, en se concentrant uniquement sur les systèmes de sécurité TBL, TBL1, ETCS, etc., et en exploitant uniquement les questions de technologie. Vous parlez, vous, d'une culture de la technologie, comme l'ont fait les autres experts.

Comment faire une comparaison européenne dans ces conditions? Sur base de quels critères, si ce n'est pas seulement sur un critère technologique? La question de savoir si nous avons, ou pas, un système de freinage automatique, est une question facile au niveau technique. Mais si vous dites qu'il n'y a pas que la technique qui compte – et je le comprends –, quels sont alors les critères qui permettraient une comparaison au niveau européen? Évidemment le critère "accidents" peut en être un; le critère "franchissement de feux" peut en être un autre, mais ce sont tous des critères a posteriori et non a priori. J'aimerais donc vous entendre sur cette question des critères, autres que les critères techniques, qui seraient objectivables en vue de comparer la sécurité du rail dans les différents pays.

Une autre question qui a été évoquée concerne le fait qu'Infrabel effectue énormément de contrôles de sécurité. Vous indiquez que 2 000 contrôles ont été effectués en 2009 et que 4 000 contrôles sont prévus pour 2010. Si j'ai bien compris, selon vous, Infrabel ne devrait plus du tout effectuer de contrôles de sécurité, à moins qu'il ne faille un partage des compétences, ce qui entraînerait une confusion de rôles. Si Infrabel n'effectuait pas ses 4 000 contrôles de sécurité (ce qui est énorme), la NSA aurait-elle aujourd'hui la capacité de les faire à sa place? Je veux bien comprendre que les gestionnaires, pour éviter la confusion de rôles, ne doivent plus le faire, mais il ne faudrait pas que l'on perde en contrôle par rapport à la sécurité. J'aimerais dès lors vous entendre sur cette problématique d'une sécurité a priori et non pas a posteriori.

À la lecture de votre rapport, j'ai également été interpellée par le fait que les processus ne sont pas écrits. Peut-être s'agit-il d'un manquement de beaucoup de nos administrations? Tout repose sur la capacité orale ou l'expertise des individus. Je pense qu'il est urgent de mettre ces processus par écrit. À mon sens, une administration ne peut bien fonctionner que s'il y a des procédures écrites, qui peuvent être transmises et donc consultables par tout le monde, ceci dans un souci de transparence. Dans les autres pays européens, ces processus sont-ils mis par écrit? J'imagine qu'ils sont similaires et qu'ils peuvent être transposables d'un pays à l'autre.

On a également relevé des manquements concernant certaines missions importantes de la NSA, notamment le contrôle et la promotion de la sécurité. Comment pourrait-elle atteindre cet objectif?

En ce qui concerne la NIB, il serait opportun qu'elle s'occupe des enquêtes à la place de la SNCB Holding. Vous l'avez signalé, un processus de recrutement est en cours, la législation a été changée. Cela devrait être une priorité au niveau belge.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, de vorige sprekers hadden het al over een aantal oplossingen dat jullie in de uiteenzetting hebben aangereikt maar waarop allicht nog verder zal worden ingegaan.

Wat de probleemstelling betreft, hebben jullie zowel intern binnen NSA als in de verhouding met NIB in jullie analyse vastgesteld dat die inherent aanwezig zijn, van bij het ontstaan van beide organisaties of is dat historisch gegroeid? U hebt

die vaststelling gedaan. Heeft men die vaststelling nooit zelf gemaakt of een poging ondernomen om de problemen die er toen waren aan te pakken? Of is het de eerste keer dat zoiets naar boven is gekomen?

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, comme mes collègues, je tiens à remercier les experts pour leurs différents exposés. Je souhaiterais néanmoins leur poser trois questions supplémentaires.

J'ai bien compris qu'il y a un manque de personnel et de standardisation. De même, mes collègues ont rappelé qu'Infrabel effectue de nombreux contrôles. Les personnes en place, qui devront être remplacées au cours des prochains mois, ont-elles déjà entamé la formation interne d'autres personnes, de manière à conserver les compétences au sein de l'entreprise?

Une collaboration avec d'autres États membres existe-t-elle en ce qui concerne cette formation et ces compétences, de manière à obtenir une indépendance totale?

Enfin, j'ai été interpellé par une phrase de votre rapport. En page 11, vous imagez ces structures, en disant que "la chaîne est aussi forte que son maillon le plus faible". Mon souhait est de pouvoir lire, dans un prochain rapport, que la chaîne est aussi faible que son maillon le plus fort!

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je me joins à mes collègues pour remercier les experts pour leur rapport qui complète le premier rapport que nous avons reçu des experts nommés par la commission. Ces mêmes experts ont mis en évidence, la semaine dernière, le monopole de la SNCB en matière de sécurité ferroviaire.

En l'occurrence, avec la délégation de personnel d'organismes de sécurité, vous soulevez également ce problème par rapport aux activités du NSA et du NIB. La question a déjà été abordée. Comment sortir de cette dépendance? En effet, les experts sont, de près ou de loin, liés au Groupe SNCB. À ce titre, l'expérience dans d'autres pays européens peut nous éclairer.

En Belgique, la législation a presque quatre ans. Elle répartit clairement les rôles, notamment pour l'organisme d'enquête, le NIB. Or, sur le terrain, il semblerait qu'il y ait des difficultés de mise en place. Comment cette indépendance peut-elle être assurée le mieux possible?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de

voorzitter, ik sluit mij uiteraard aan bij de woorden van dank voor het interessante rapport dat werd bezorgd, en voor de toelichting hier in de commissie.

Mijn vragen liggen voor een groot stuk in de lijn van die van de collega's. Wat mij heel erg zou interesseren, is een zicht te krijgen op de situatie in onze buurlanden, in andere landen in Europa. Het gaat om nog relatief nieuwe regelgeving. De beide instanties, de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan, zijn nog in volle opbouw, in ontwikkeling.

Het zou goed zijn indien dat wat geduid kon worden in vergelijking met andere landen. Staat men daar al veel verder? Is dat daar duidelijker afgebakend? Bijvoorbeeld, de rol van de veiligheidsinstantie en de rol van de infrastructuurbeheerder, in hoeverre zouden die verder afgebakend moeten worden?

Hoe kan er voldoende expertise opgebouwd worden buiten de bestaande spoorwegmaatschappijen om? Dat is hier namelijk toch een groot probleem, heb ik de indruk: er zou te weinig expertise te vinden zijn op de arbeidsmarkt, omdat de experts allemaal bij slechts een paar bedrijven aan de slag zijn. Graag kreeg ik daaromtrent meer duiding.

Specifiek heb ik ook een vraag over de afbakening tussen de infrastructuurbeheerder en de veiligheidsinstantie. Moet die concreter omschreven worden, of wat is precies de suggestie? U stelt dat er een onvoldoende coöperatieve houding is, vandaag, tussen de infrastructuurbeheerder en de veiligheidsinstantie. Mogelijk is een concretere omschrijving van de taken dan op zijn plaats. Hoe wordt dat dan gezien vanuit uw organisatie?

In verband met de handhavingsmaatregelen heeft staatssecretaris Schouppe vorige week in de commissievergadering nog aangekondigd dat het arsenaal aan sancties uitgebreid zou moeten worden. Vandaag is er eigenlijk maar één mogelijke sanctie, namelijk het intrekken van een vergunning of certificaat, wat uiteraard veel te beperkt is. Zijn er dienaangaande voorbeelden of suggesties uit de rest van Europa? Die zijn zeer welkom.

Inzake de scheiding tussen de veiligheidsinstantie en Infrabel, dus de infrastructuurbeheerder, wil ik mij toch even aansluiten bij de opmerking die collega Lalieux daarover maakte. Ik denk toch dat het de rol is van een infrastructuurbeheerder dat

hij zijn spoorwegnetwerk als een goede huisvader beheert. Daar hoort volgens mij automatisch ook toezicht op de veiligheid bij. Ik kan mij dus niet indenken dat de controles door de infrastructuurbeheerder zomaar geschrapt kunnen of mogen worden, wel integendeel. Wel denk ik dat er een onafhankelijk toezicht moet zijn op die controles en dat er externe audits moeten komen vanuit de veiligheidsinstantie. Om nu zomaar te zeggen dat de controles van Infrabel overbodig zijn, dat lijkt mij toch wat kort door de bocht, tenzij u mij daar straks van kunt overtuigen.

Mevrouw Lalieux, het klopt dat de focus van deze commissie op het veiligheidssysteem lag, in plaats van op de veiligheidsprocedures en de veiligheidscultuur. Wij hebben daar zwaar op ingezet de jongste maanden. Dat heeft veel te maken met het opbouwen van kennis. U kunt toch niet stellen dat wij hier geen oog gehad hebben voor bijvoorbeeld de arbeidsomstandigheden van de bestuurders. Ik meen dat het genuanceerd moet worden. Het is geen of-of-verhaal, want wij moeten zowel de techniek als de veiligheidscultuur van de spoorwegmaatschappij in het vizier houden.

Tot daar mijn opmerkingen en vragen, mijnheer de voorzitter.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, à mon tour, je remercie les intervenants pour la qualité de leurs exposés.

Dans votre introduction vous dites qu'à la base, il ne s'agit pas d'un problème d'investissements technologiques, mais plutôt de la gestion de la sécurité; voilà qui rejoint le rapport des experts de la semaine dernière. C'est très éclairant quant à la façon dont nous devons mener nos travaux.

Beaucoup de questions ont déjà été posées. À la page 8 du rapport, vous dites: "Il convient de souligner que la présente évaluation ne vérifie pas la transposition correcte de la directive dans la législation nationale belge, cette tâche relevant de la compétence exclusive de la Commission européenne".

Comme vous dites que vos remarques seront adressées à cette Commission européenne, avez-vous adressé vos conclusions, vos remarques ou vos doléances à cette Commission? Où en est-on?

De même, à la page 14 du rapport, vous faites allusion au niveau réel des effectifs, qu'il s'agisse de la NSA ou de la NIB. Avez-vous connaissance

du plan d'élargissement présenté par le secrétaire d'État à la Mobilité, Etienne Schouppe, la semaine dernière en commission Infrastructure?

En répondant à plusieurs questions, il nous a révélé qu'en matière de NIB, il prévoyait 7 collaborateurs supplémentaires, ainsi que la possibilité de recourir à des experts externes; pour la NSA, il s'agirait de porter l'effectif à 29 personnes et d'arriver à 38, voire 40 collaborateurs en 2012.

Que pensez-vous de ce plan d'élargissement? Est-il suffisant? Avec de tels effectifs, la NSA sera-t-elle réellement en ordre de marche? Quant aux synergies, pouvez-vous détailler vos propositions de manière concrète, peut-être avec l'exemple d'autres pays européens?

Dans le même ordre d'idée, pour reprendre ce qu'a dit ma collègue Lalieux, j'ai été interpellée lorsque vous parlez des processus non écrits. En fait, le travail s'effectue avec du personnel qui ne sera pas toujours présent, qui travaille avec un savoir, mais tout cela n'est pas écrit. C'est assez inquiétant.

Ne pourrait-on prendre exemple sur d'autres pays européens en cette matière? Il serait intéressant d'avoir votre point de vue à ce sujet.

Enfin, à la lecture du rapport, on se rend compte de problèmes de manque de synergies entre la NSA et le gestionnaire de sécurité, entre la NIB et les autorités judiciaires et entre la NSA et la NIB.

D'accord pour dire que le problème est réel quant à l'effectif et que des recrutements sont indispensables, mais comment expliquer qu'en plus, il existe des problèmes relationnels; vous les relevez.

J'ignore s'il y a un tel manque de reconnaissance et de collaboration entre ces deux organismes. Avez-vous des explications sur ces problèmes relationnels? Cela me semble important pour le suivi, l'avenir, l'efficacité et l'efficience de ces deux organismes.

Karine Lalieux (PS): Vous avez dit à un moment donné – c'est Mme Musin qui vient de m'y faire penser – que c'était un problème de donner la qualité d'officier de police judiciaire aux membres de la NSA, parce que c'est déjà difficile de faire des contrôles, etc. Je ne comprends pas cela et j'aimerais vous entendre à ce sujet.

Steven Vandeput (N-VA): Mijne heren experts,

bedankt voor uw rapport. Ik zal mij beperken tot mijn vragen en mijn interpretaties laten voor na uw antwoorden.

U stelt dat de nationale veiligheidsinstantie algemeen gezien op het vlak van vergunningen en certificaten in orde is, maar dat de processen vandaag niet beschreven zijn en dat de werking afhankelijk is van de individuen en de capaciteit van de individuen die zich daarmee bezighouden. Op welke basis kunnen wij vandaag effectief zeggen dat de werking van de nationale veiligheidsinstantie op dat vlak voldoende is, omdat wij eigenlijk geen maatstaf hebben om het een en ander af te wegen? Hebt u kennis van procesbeschrijvingen in andere landen van de Europese Unie? Hoeveel tijd zou er nodig zijn om de benodigde processen doelmatig te beschrijven?

Er blijkt een probleem te zijn met betrekking tot zowel financiële als personele inspanningen die voor het toezicht noodzakelijk zijn. U geeft in uw rapport aan dat er een uitbreiding gepland zou zijn op korte termijn. Is de vooropgestelde uitbreiding aan personeel voldoende om doelmatig de opdracht van het toezicht te kunnen uitvoeren? Hoeveel tijd is er volgens uw inschatting als expert nodig om die bijkomende mensen die zullen ingeschakeld worden, effectief operationeel te maken voor het goed uitvoeren van hun taken?

Met betrekking tot het toezicht houden zou ik graag het volgende weten. Men zegt dat Infrabel vandaag tussen de 2 000 en de 4 000 controles per jaar doet en dat het daarmee in feite het gezag van de nationale veiligheidsinstantie ondermijnt. Wat zijn de controles die Infrabel zelf doet? Is dat hetzelfde soort van controle als hetgeen de nationale veiligheidsinstantie zou moeten doen? Of beperkt zich dat min of meer tot een eenvoudige procedure die aan een toestel of dergelijke gebeurt, waardoor het dus veel eenvoudiger is om aan 4 000 controles per jaar te komen dan bij een volledige audit?

Kwestie van perceptie van het uitvoeren van eigen controles door Infrabel, het is uiteraard noodzakelijk – daar treed ik mijn collega bij – dat een infrastructuurbeheerder zijn eigen controlemechanismen inbouwt. Het zou maar erg zijn als hij zich volledig zou afhankelijk maken in deze van een externe instantie.

Ook bij het nationaal onderzoeksinstituut worden wij geconfronteerd met het feit dat wij op Europese schaal blijkbaar zwaar achterophinken. Tot begin 2010 zijn wij afhankelijk geweest van

rapporten die desgevallend door de NMBS-holding zijn opgesteld. Het was een taak die naar de NMBS-holding was doorgeschoven.

Mijn concrete vraag aan u, heren experts, is de volgende. Hebt u dergelijke rapporten van de NMBS-holding ingekeken? Wat was desgevallend uw kwalitatieve appreciatie?

Ik heb ook nog dezelfde vraag als voor de nationale veiligheidsinstantie van België. Is de personele uitbreiding die vandaag is vastgelegd, voldoende voor het nationaal onderzoeksinstituut om, enerzijds, zijn taken naar behoren te kunnen uitvoeren? Hoeveel tijd zal, anderzijds, nodig zijn om de betrokkenen operationeel te maken?

De **voorzitter**: Heb ik iedereen aan het woord gelaten die dat wenste? (*Instemming.*)

Er zijn een heel wat vragen. Zelf zou ik nog de volgende vraag aan het debat willen toevoegen.

Bestaat er vandaag reeds een benchmark met andere, Europese landen? Kunt u ons de beste leerling van de klas aangeven, zodat wij eventuele verbeterpunten kunnen aanbrengen?

Ik geef het woord aan de experts.

Anders Lundström: Monsieur le président, de nombreuses questions ont été posées.

J'aborderai, tout d'abord, la question des comparaisons entre les pays membres.

Nous n'avons pas comparé les pays européens, nous avons plutôt procédé à une comparaison des exigences de la directive Sécurité. Autrement dit, il s'agit de savoir ce que l'on peut attendre des institutions et des organismes d'un pays pour que les exigences de la directive soient remplies.

On aurait évidemment pu procéder à des analyses au niveau d'autres pays. Mais nous avons répondu à la demande de la commission spéciale qui souhaitait une évaluation au niveau de la Belgique. Nous n'avons donc pas procédé à d'autres évaluations. Ce faisant, nous ne pouvons établir une comparaison entre la Belgique et les autres pays européens. Cependant, il existe des indicateurs de sécurité communs. À l'heure actuelle, sur la base des 300 données dont nous disposons en la matière, il est possible de procéder à quelques comparaisons, notamment pour ce qui est des accidents graves.

Cela dit, il faut noter que les définitions des

indicateurs de sécurité n'ont été harmonisées qu'il y a un an. Par conséquent, pour ce qui concerne les trois années dont il est fait état dans le rapport bisannuel de l'Agence, les définitions des indicateurs de sécurité ne sont pas harmonisées. Il n'est donc possible d'établir qu'une comparaison pour ce qui concerne les accidents graves pour lesquels il y avait déjà des indicateurs communs. Vous pourrez d'ailleurs prendre connaissance des résultats à travers les différents tableaux qui figurent dans notre rapport bisannuel. Dans le futur, il sera peut-être possible de procéder à plus de comparaisons entre les pays membres.

Toutefois, pour ce qui concerne la question du franchissement des feux rouges, les choses varient d'un pays à l'autre, notamment en raison de l'installation ou non d'un système automatique de freinage ou de la densité du réseau. En Belgique, par exemple, il est très dense contrairement à d'autres pays.

Même avec des indicateurs, il est difficile de faire des comparaisons.

J'aimerais répondre à une autre question. Mme Somers a évoqué les conflits de compétences entre les gestionnaires d'infrastructures et l'autorité nationale. Je pense que ce problème est commun aux pays qui sont en train de changer leurs structures réglementaires. Il y a quatre ou cinq ans, c'était l'opérateur historique qui régulait son propre réseau. Il est difficile pour un opérateur historique de comprendre qu'une autre autorité contrôle la sécurité. Je viens de Suède. En 1988, nous avons eu le même type de problème lorsque l'autorité de sécurité a été établie. Il a fallu deux ou trois ans avant que le gestionnaire d'infrastructures ne comprenne qu'une autre autorité surveillait ses activités.

Il est évidemment très important que la réglementation soit claire et qu'elle ne suscite pas de doutes quant au rôle de l'autorité nationale et du gestionnaire d'infrastructures. C'est évident. Mais il faut aussi que le gouvernement et les autres autorités soutiennent l'autorité nationale. Dans ce cas, un conflit d'intérêts apparaît, parce que certaines tâches sont encore détenues par le gestionnaire d'infrastructures. Il ne lui incombe pas de contrôler les licences des conducteurs pour les entreprises ferroviaires. Il revient à celles-ci de contrôler elles-mêmes les compétences de leurs conducteurs.

C'est un héritage de l'ancien système. Normalement, c'est au système de gestion de sécurité des entreprises ferroviaires de s'assurer

que tous les membres du personnel sont compétents dans l'exécution de leurs tâches et en ce qui concerne les trains qu'ils ont à conduire. C'est à l'autorité en charge de la sécurité qu'il revient, par des audits et des visites dans les entreprises ferroviaires, de s'assurer que ce système fonctionne. Il n'est pas nécessaire que les gestionnaires d'infrastructures effectuent 4 000 contrôles par an pour s'assurer de la compétence du personnel. Cela doit être intégré dans le système de gestion de sécurité. Donc, à mon avis, c'est un vestige de l'ancien système qui ne devrait plus avoir cours à une époque où l'on possède des systèmes de gestion de sécurité. C'est un exemple, mais je pense qu'il doit être expliqué parce que la question a été évoquée plusieurs fois.

À présent, je cède la parole à mes collègues afin qu'ils répondent aux questions, et je reviendrai éventuellement plus tard pour répondre à d'autres questions, car il y en avait beaucoup.

Rob Rumping: Goedemiddag, bedankt voor de opmerkingen en de vragen. Ik probeer een aantal vragen over het onderzoeksorgaan te beantwoorden.

Een van de vragen ging over het rapport dat werd afgeleverd. Om kort te zijn, het is niet alleen een expertisedocument, maar eerder bevindingen, net als de conclusies gebaseerd op interviews. Er was een veertigtal uitgebreide interviews waar allerlei onderwerpen aan bod kwamen. Bovendien is het eindrapport voorgelegd als een conceptrapport waarbij iedereen die het er niet mee eens was of aanvullende opmerkingen of vragen had, dat ook kon inbrengen. Daarover werd gediscussieerd en de resultaten daarvan zijn door de betrokkenen ook onderschreven.

Er werd ook een vraag gesteld over data in de gegevensbank van ERA over ongevallen. Het gaat dan over specifieke ongevallen, want onderzoeksorganen binnen Europa onderzoeken bepaalde ongevallen. Dat zijn de zware ongevallen en de ongevallen met veel risico en waar lessen uit te leren zijn. De overige ongevallen zijn de verantwoordelijkheid van de andere partijen in het systeem. Dat zijn de infrastructuurmanager en de vervoerder. Die notificaties worden aangegeven en dan is het de bedoeling dat het onderzoek binnen de twaalf maanden wordt afgerond.

U vroeg hoe dat komt. In België heeft dat te maken met hoe het proces is georganiseerd. Als er onvoldoende staf of onvoldoende competenties

zijn, dan heeft dat consequenties voor de doorloop tijdens een onderzoek.

De vragen over de criteria heb ik daarmee beantwoord.

Er werd ook een vraag gesteld over het railverkeerssysteem, of de NSA en NIB ook de aanwezigheid van het safety management systeem konden vaststellen en beoordelen. Zoals in het begin bij de presentatie werd gezegd, zijn de railvervoerder en de infrastructuurmanager voor hun eigen verantwoordelijk. Het management is ervoor verantwoordelijk dat ze ook de risico's in kaart brengen en maatregelen nemen. Dat noemen wij het safety management systeem. Die systemen zijn te meten. Daar heeft men wel expertise voor nodig, maar die zijn te meten en die worden ook gemeten door NIB en NSA.

Er werd ook een vraag gesteld over het aantal personeelsleden op het NIB. In de toekomst komen er zeven nieuwe mensen. Is dat voldoende of niet?

Het NIB bestaat uit onderzoekers en een management. Dit management heeft zelf de verantwoordelijkheid om inzichtelijk te maken hoeveel tijd men nodig heeft voor een ongevalonderzoek, hoeveel ongevallen er zijn binnen België en wat voor soort ongevallen men gaat onderzoeken. Daarvoor moet een plan worden opgemaakt en de personeelsbezetting dient erop afgestemd te worden. Dat kan dus elke keer verschillen. In dit geval is er aangegeven dat het aantal in deze situatie en op dit moment eigenlijk ontoereikend was.

Bart Accou: Monsieur Balcaen, il est exact que, depuis que l'organisme d'enquête a changé, nous n'avons pas reçu de rapport. Sur ce point, notre base de données est correcte. Les critères à utiliser sont ceux que mon collègue Rob Rumping a mentionnés.

Il me semble important qu'un organisme d'enquête sélectionne, à côté des accidents graves qu'il doit analyser, les incidents et les accidents qui, après analyse, offrent le plus de valeur ajoutée pour le système, ceux par lesquels on peut apprendre le plus. Selon moi, les dépassements de signaux en font partie.

Une de vos questions concernait un point qui a été repris plusieurs fois: pour moi, il n'existe pas de paradoxe entre ne plus laisser faire des inspections par Infrabel et une culture de sécurité. La culture de sécurité doit rester présente pour

tous les opérateurs ferroviaires.

Comme l'a dit Anders Lundström, eux sont responsables et le gestionnaire d'infrastructures est responsable pour la partie qu'il gère. Cela ne signifie pas qu'au cas où la sécurité serait en péril, il demeure pour le gestionnaire d'infrastructures l'obligation d'intervenir. Mais c'est très différent que de pratiquer systématiquement des inspections.

De plus, en ce qui concerne la valeur ajoutée que peuvent apporter différentes activités de surveillance, les inspections n'en donnent que peu. Il vaut mieux que l'autorité de sécurité s'oriente plutôt vers des audits ou une sorte de surveillance à un niveau beaucoup plus élevé, qui vise à la culture de sécurité, mais aussi à la gestion d'une sécurité quotidienne, plutôt que de contrôler la licence d'un conducteur.

Se focaliser sur les domaines comprenant le plus de valeur ajoutée, tant par l'autorité de sécurité que par le bureau d'enquête, pourrait résoudre une partie du problème de manque de personnel.

Si on fait beaucoup de choses qui n'apportent rien ou si on développe des activités permettant plus de bénéfices, cela aura également un impact sur le personnel.

Wat de vraag van mevrouw Somers betreft, ik denk niet dat er een gezagscrisis is tussen Infrabel en de veiligheidsinstantie. Waarop wij in het rapport willen duiden, is enkel dat de mogelijkheid bestaat dat het gezag van de veiligheidsinstantie wordt ondermijnd als Infrabel die inspectieactiviteiten blijft voortzetten.

Rob Rumping: Mijnheer de voorzitter, er werd gevraagd of deze audit voor de eerste keer richting NIB en NSA heeft plaatsgevonden. Dit is inderdaad de eerste keer dat wij in België een audit op verzoek doen, en in dit geval in NIB en NSA.

Anders Lundström: Monsieur le président, je pense qu'il reste encore des questions auxquelles il faut répondre.

Il y avait une question sur la Commission européenne. Effectivement nous avons remis une copie du rapport à la Commission européenne, comme il a été indiqué à M. Bellot lorsque le rapport a été émis. Mais c'est uniquement pour information.

Il y avait une question sur les sanctions. La

directive Sécurité dit clairement que les États membres doivent mettre en place des pénalités pour non-respect des exigences de la directive. Les pénalités doivent être raisonnables et appropriées. Il y aura quand même pour la Belgique d'autres possibilités de mettre en place des sanctions pour non-respect des exigences de la directive.

Il y avait une question sur la coopération entre les gestionnaires d'infrastructures, les entreprises ferroviaires et le rôle de l'autorité nationale de sécurité. Laissez-moi donner un exemple: vous savez bien tous que les franchissements de signaux rouges ont augmenté d'un an à l'autre en Belgique. Pour moi, cela doit tirer la sonnette d'alarme auprès de l'autorité de sécurité afin qu'elle contrôle le fait qu'il y a une véritable collaboration entre les gestionnaires d'infrastructures et toutes les entreprises ferroviaires pour analyser et prendre des mesures sur le franchissement des signaux. À mon avis, s'il n'y a pas de système de surveillance, il n'y a pas de possibilité pour l'autorité d'agir sur ce sujet.

Il y avait aussi la question de savoir si cela incombe à l'organisme d'enquête d'accidents de faire une enquête sur la série des franchissements de signaux. À mon avis, il est absolument possible à l'organisme d'ouvrir une enquête sur une série de franchissements de signaux pour qu'elle puisse mieux en comprendre les raisons ou les causes. M. Rumping, qui était dans l'organisme d'enquête aux Pays-Bas, avait mené une telle enquête sur les franchissements de signaux rouges. C'est donc tout à fait possible.

Il est également mentionné dans la directive qu'une série d'événements peut faire l'objet d'une enquête.

Rob Rumping: U stelde ook een vraag over opleiding, personeelsproblemen, standaardisering en ideeën voor oplossingen. Voor het onderzoeksorgaan zijn er twee lijnen ingezet. Men heeft een inventarisatie gedaan van alle opleidingen die betrekking hebben op de expertise met betrekking tot ongevalsonderzoeken, specifiek in rail. Wij hebben een inventarisatie die beschikbaar is voor de landen. Wanneer men ons advies vraagt, geven wij dat. Bijvoorbeeld, in Granville is er een gerenomeerd ongevalleninstituut op het gebied van spoorwegen. Heel complexe opleidingen to the point zijn er gewoon voorhanden, ook in Amerika, Canada en Europa. Op dit ogenblik zijn wij zelf bezig met de organisatie van een Europese

opleiding. Ik hoop dat dit een antwoord is op uw vraag.

Men heeft ook een vraag gesteld over de onafhankelijkheid. Zit die onafhankelijkheid buiten het ministerie? Kunt u zeggen dat binnen Europa verschillende posities aan NIB zijn gegeven? Er zijn posities van onderzoeksorganen binnen het ministerie en buiten het ministerie, niet in het ministerie van Transport. Dat is een antwoord op uw vraag over onafhankelijkheid en hoe andere landen daarmee omgaan. In Nederland is het onderzoeksorgaan geen deel van het ministerie van Transport, maar is het een onafhankelijk agentschap. De essentie van onafhankelijkheid is natuurlijk niet alleen de positie. De positie is natuurlijk wel essentieel. De essentie van de onafhankelijkheid is dat het onderzoeksorgaan zelfstandig een besluit kan nemen en vervolgens kan uitvoeren.

Bart Accou: Monsieur le président, pour répondre à la question spécifique de Mme Lalieux sur la façon dont le statut d'officier de police judiciaire pourrait perturber le fonctionnement de l'autorité de sécurité, je crois que le plus important, c'est d'essayer d'améliorer, dans les activités de surveillance, le système, le fonctionnement du gestionnaire d'infrastructures ou des opérateurs ferroviaires. Il serait, pour cela, plus intéressant de chercher à coopérer plutôt que de rédiger des procès-verbaux et punir. Une approche qui tendrait à améliorer la situation de façon collective et coopérative serait beaucoup plus fructueuse et efficace que des sanctions.

Par rapport à la question de Mme Musin sur la possibilité d'une synergie entre les services, dans le domaine du transport aérien, je répondrais qu'il existe là aussi un organisme d'enquête et qu'il existe là aussi une autorité de sécurité. En ce qui concerne le bien-être au travail, il est également nécessaire d'avoir recours à un système de gestion des risques dynamique, comme on l'appelle, à savoir d'un système de sécurité semblable. Il existe des organismes qui se livrent à des activités similaires, avec lesquels il serait possible de créer des synergies au niveau de la gestion, mais aussi au niveau opérationnel. Il est possible d'effectuer ensemble des audits, aussi bien dans le domaine de la sécurité ferroviaire que dans le domaine de la sécurité du travail.

Om nog eens te antwoorden op de verschillende vragen die werden gesteld of de voorziene uitbreiding van het personeel voldoende is. Wij hebben geen duidelijk zicht op wat er in de andere lidstaten ook gebeurt. Wij kunnen enkel maar

veronderstellen wat ze uitoefenen op basis van de analyse die wij hebben uitgevoerd en die eigenlijk een vergelijking is tussen wat de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan nu doen en wat de vereisten zijn volgens de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Vermoedelijk zullen de uitbreidingen voldoende zijn. Wat belangrijk is, is dat beide instanties zich richten op die taken die belangrijk zijn voor het verbeteren van de spoorwegveiligheid en dat zij die taken als prioritair beschouwen. Ik denk dat het dan met gelijk welk kader mogelijk moet zijn om de activiteiten op die specifieke gebieden waar het risico het grootste is toe te spitsen. Ik denk dat de uitbreiding dan inderdaad voldoende zal zijn.

De voorzitter: Ik dank u voor deze eerste reeks antwoorden. Ik neem aan dat de leden nog een repliek willen geven of nog bijkomende vragen willen stellen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je vais essayer d'être bref. Je voulais mettre deux ou trois points en évidence et poser une simple question.

J'entends que, de votre côté, la base de données ERA est à jour. Cela veut dire qu'une série de rapports ne transitent visiblement pas par vos services. Si j'insiste là-dessus, c'est parce qu'il s'agit d'une question de transparence. L'objectif de l'ERA est aussi de diffuser auprès des opérateurs ferroviaires ces rapports et les recommandations qui y sont formulées. Il y a là un véritable enjeu. Aujourd'hui, l'information n'est apparemment pas transmise correctement.

J'en viens à ma petite question. En gare d'Arlon, le 15 septembre dernier, une collision de deux trains a eu lieu. L'organisme d'enquête semble décidé à s'y intéresser. À une question que j'ai posée la semaine dernière, le secrétaire d'État à la Mobilité m'a répondu que l'enquête avait été décidée et qu'une notification avait été adressée à l'ERA. Est-ce bien le cas? En effet, cet élément ne se trouve pas dans la base de données.

Ensuite, il serait peut-être opportun que l'Agence nationale de sécurité ouvre une enquête sur la question des franchissements de feux rouges. Au sein de la commission, nous devrons revenir sur ce point.

Pour terminer, ce rapport – comme d'autres que nous avons reçus – contribue à faire avancer notre réflexion. Depuis le début de cette commission, nous avons pris en compte toute une série d'aspects: technologiques, mais aussi

humains. Sans oublier les questions de gouvernance. C'est un travail de longue haleine, mais les choses se précisent, et nous percevons mieux les rapports entre les différents éléments. Je tenais à le souligner. À ce stade, je ne pense pas que la commission se soit fourvoyée. Elle travaille, prend ses renseignements et auditionne afin de pouvoir émettre les meilleures recommandations possibles.

Ine Somers (Open Vld): Een belangrijk gegeven dat ik uit de voorstelling distilleer is het bevoegdheidsconflict NSA-Infrabel. In dat verband werd duidelijk gezegd dat het een typisch probleem is dat hun reglementaire structuur na aanpassing na een aantal jaren terug zijn definitieve vorm zal aannemen. Dat is ook in andere landen zo. Een duidelijke reglementering is belangrijk. Er mag geen twijfel bestaan over de rol en de taken die aan de diverse organen worden toebedeeld. Misschien is het nodig om onze wetgeving te bekijken en hier en daar aan te passen. Het is belangrijk dat elke entiteit wordt ondersteund en dat die effectief haar rol ten gronde uitvoert. Dan heb ik het vooral over een mentaliteit die bij alle actoren moet aanwezig zijn.

De controles van de NSA moeten naar een hoger niveau worden getild, naar het niveau van een audit. In deze gaan we terug naar de uitspraak van de heer Latruwe, directeur van NSA, in deze commissie dat het personeel van DVIS momenteel niet in staat is om zelf te auditeren en dat zij dus externe partijen moet aantrekken om die audits ten gronde uit te voeren. Dat is een essentieel gegeven aangezien u zelf aangeeft dat het haar kerntaak is, dat die taken naar het niveau van een audit moeten worden opgekrikt, dat zulks de effectieve taak is die hen moet worden toebedeeld en dat we moeten bekijken hoe we over voldoende kwalitatief personeel kunnen beschikken om die audit te kunnen uitvoeren.

Tanguy Veys (VB): Het was mij duidelijk dat het onderzoek dat u gevoerd hebt, voor de eerste keer op dergelijke diepgaande wijze is gebeurd. Wat jullie vaststelling betreft, zijn de actoren zelf nooit tot deze vaststelling gekomen? Is er vanuit de top van beide organen ooit een poging ondernomen daaraan iets te doen? Hebben zij ooit signalen gegeven aan de bevoegde minister of aan andere instanties om oplossingen aan te reiken of de nodige maatregelen te nemen zodat die zelf werden aangepakt? Blijkbaar heeft men moeten wachten tot jullie onderzoek. Dat is een beetje mijn vraag.

Jef Van den Bergh (CD&V): Een bemerking. We

blijven helaas wat verstoken van vergelijkingen met andere Europese landen. Ik wil nog een poging doen.

U heeft verwezen naar het safety managementsysteem waarin een aantal criteria wordt meegenomen die ook meetbaar zijn. Dat heeft u daarnet verteld. Zijn er langs die weg wel vergelijkingen mogelijk met de rest van Europa? Zijn er concrete resultaten van die meetbare criteria, van dat sms of safety managementsysteem? Dat is nog een laatste vraag die bij mij opkomt.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, geachte experts, dank u voor uw antwoorden. Sinds mijn lidmaatschap van deze commissie wordt ik meer en meer ongerust om de trein te nemen door uw antwoorden of het gebrek aan antwoord op sommige vragen, waarvoor alle begrip: als u de informatie niet heeft, kunt u ze niet geven.

Neem de nationale veiligheidsinstantie. We stellen vast dat we voor vergunning en certificering volledig afhankelijk zijn van de kennis en kunde van de mensen die er vandaag bij betrokken zijn en die kennelijk nog in ondertal zijn, maar waar een uitbreiding zou voorzien zijn die eventueel voldoende zou kunnen zijn, waardoor we een vermoeden hebben dat zij in de toekomst zullen kunnen doen wat ze eigenlijk moeten doen. Met betrekking tot het toezicht houden, blijven we vandaag dan afhankelijk van datgene wat de exploitant, de NMBS, en Infrabel als netbeheerder zelf als controles uitvoeren.

Anderzijds, ook voor het onderzoeksinstituut, stellen we vandaag vast dat een eerste rapport nog moet komen. We zijn nu toch al een tijdje verder. Er is geen tussentijds rapport geweest. Misschien is het wel een idee voor de commissie om tussentijds een rapport aan het onderzoeksbureau te vragen.

Ook wat dit betreft, zijn wij afhankelijk van de vraag of de personeelsbezetting van de betrokken diensten in de toekomst voldoende zal zijn. Dat stemt tot ongerustheid. Ik zal hierover in de komende vergaderingen zeker nog vragen over stellen.

De voorzitter: Ik heb nog één bijkomende vraag. Stel dat u vandaag verantwoordelijk bent voor onze NSA/NIB. Welke maatregelen zou u dan als prioriteit nemen?

Anders Lundström: Monsieur Balcaen, une

copie des rapports de l'organisme d'enquête est envoyée à l'Agence ferroviaire européenne. Il revient néanmoins à l'organisme d'enquête de publier son rapport en Belgique, par écrit ou via internet, afin que le public puisse être informé des enquêtes. C'est une obligation légale. Il se peut que la notification sur le site internet de l'Agence prenne quelques jours.

Il n'y a pas encore de notification concernant l'accident d'Arlon mais nous avons appris que l'organisme d'enquête avait bien l'intention d'enquêter sur cet accident.

En ce qui concerne les questions de Mme Somers, je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il faut une réglementation. Pour Infrabel et l'autorité de sécurité, la réglementation n'est pas claire au niveau de la répartition des tâches.

M. Van den Bergh parlait de faire des comparaisons entre les pays, basées sur les indicateurs de sécurité publiés dans notre rapport bisannuel. Je resterais très prudent à ce sujet.

En effet, il y a trop de différences entre les systèmes et les réseaux des pays et il y a beaucoup de différences entre les définitions des indicateurs. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas disposé de tableaux avec les comparaisons entre pays.

C'est trop tôt. Dans deux ou trois ans, il sera possible de comparer les résultats, les performances des différents pays. Ce peut être dangereux: certains pays apparaîtraient peut-être très sûrs sans que l'on sache si c'est dû à un problème de rapport des indicateurs ou à de réelles performances du pays.

Nous avons beaucoup travaillé sur la qualité des données pour notre rapport. Progressivement, elles s'améliorent considérablement, mais il faut rester prudent et attendre quelques années avant de pouvoir établir des comparaisons claires.

Bart Accou: Ik zal beginnen met de vraag van de heer Geerts. Voor de veiligheidsinstantie is het prioritair dat ze toezichhoudende activiteiten ontwikkelt en ook met de nodige middelen ondersteunt. Voor de andere activiteiten, het verlenen van vergunningen voor indienststelling en het verlenen van certificaten en veiligheidsvergunningen, is het niet zo'n grote opdracht om de huidige procedures, die goed werken, te documenteren. Het is wel iets dat gedaan moet worden. Hierbij hoort ook het goed opleiden van nieuwe mensen. Dat zouden de

prioriteiten voor het NSA moeten zijn. Over het NIB wil ik graag Rob het woord geven.

Rob Rumping: Wat het NIB betreft, zijn er een aantal zaken. Ten eerste is er natuurlijk de hoeveelheid personeel, de competenties, het managen ervan en het inzichtelijk maken van het onderzoeksproces op systematische wijze. Essentieel en belangrijk zijn natuurlijk duidelijke afspraken met de autoriteiten, met politie en justitie, die ter plekke ook onderzoek doen naar het ongeval. Er moeten duidelijke afspraken worden gemaakt, zodat zowel het onderzoeksorgaan als politie en justitie het onderzoek ter plaatse kan uitvoeren, zonder dat dat consequenties heeft voor een van beide onderzoeken.

Bart Accou: Ik zal verder gaan met het antwoord op de vraag van de heer Veys. Ik weet uiteraard niet of de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan zelf al op de hoogte waren van wat er ontbrak. Wat ik wel kan zeggen, is dat zij samen met ons de kans gekregen hebben om het rapport door te nemen en de bevindingen te bespreken. Die bevindingen werden door hen ook onderschreven. Ze zijn momenteel op de hoogte van wat er moet verbeteren. Ik kan alleen hopen dat ze de nodige acties ondernemen.

Ik wil ook nog eens terugkomen op de vraag van de heer Van den Bergh. Het is niet zo makkelijk om de effectiviteit van veiligheidbeheersystemen te meten. Men kan natuurlijk kijken naar de uitkomst, de ongevallen en incidenten. Wat bij een veiligheidbeheersysteem belangrijk is, is dat de processen die de risico's controleren, goed functioneren. Daar kan alleen de organisatie die de processen in dienst stelt, voor zorgen. Daarom is het net zo belangrijk dat de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperator hun verantwoordelijkheid nemen op dat gebied.

Zij zijn verantwoordelijk voor de genoemde processen; zij moeten ervoor zorgen dat de processen goed werken en moeten de goede werking ook controleren.

Daarom ook is het de taak van een veiligheidsinstantie om na te kijken of de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperator hun verantwoordelijkheid wel nemen.

Daarom ook is het zo moeilijk om van buiten uit, tenzij de veiligheidsinstantie zelf dit meldt, aan te geven dat de veiligheidbeheerssystemen goed werken.

Het is dus erg moeilijk om de vergelijking te maken.

Bovendien zijn de activiteiten van de verschillende spoorwegoperatoren verschillend. Ook de processen die zij inleggen om de risico's te controleren, zullen verschillend zijn. Zij kunnen dus als enigen de risico's controleren.

Het voorgaande beantwoordt hopelijk deels ook de bezorgdheid van de heer Vandeput. Ook in de toekomst zullen Infrabel en de spoorwegoperatoren voor het beheren van hun risico's verantwoordelijk blijven. Zij zijn het die daartoe verantwoordelijkheid moeten opnemen.

Daarmee zijn alle vragen beantwoord.

Anders Lundström: Je vais expliquer avec un exemple la différence des contrôles dans les différents modes de transport. Le chemin de fer, c'est un mode de transport entièrement professionnel. Aucune voiture de tourisme ne circule sur le réseau ferroviaire. Donc, des entreprises ferroviaires ont leur licence et leur certificat et sont obligées de mettre en place un système de gestion de la sécurité. Il n'y a pas le même besoin de contrôle que dans le système routier, où la police doit contrôler les conducteurs privés que ce soit de voitures de tourisme ou professionnelle parce qu'il n'y a pas de système de gestion de sécurité sur les routes.

Sur les chemins de fer, les contrôles sont réalisés par un système de contrôle dans les bureaux et les locaux de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructures de la façon qui a été prévue par le certificat de sécurité. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas besoin de 4 000 contrôles de licence de conducteur sur le réseau ferroviaire.

Il est évident qu'il y a une différence entre le réseau ferroviaire et le réseau routier. Il n'y a pas besoin de pratiquer la police de la même façon sur les deux réseaux. Il est peut-être plus facile de comprendre si on fait la comparaison entre la route et le chemin de fer.

De **voorzitter**: Voelt iemand zich geroepen om kort te reageren of meent u dat de vragen voldoende werden beantwoord?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je viens de consulter le site web du SPF Mobilité, qui n'est pas plus à jour que votre base de données. Il reste toute une série d'enquêtes ouvertes qui datent de 2008,

notamment, nous sommes donc bien au-delà des délais normalement prescrits. Par contre, il est bien indiqué qu'une enquête a été ouverte sur la collision de deux trains de voyageurs à Arlon, ce qui n'a peut-être pas été notifié chez vous, mais je crois que l'on aura l'occasion de revenir là-dessus avec les représentants des instances.

De **voorzitter**: Verschillende leden hebben er reeds op gewezen dat deze commissie stap voor stap, op basis van antwoorden in de hoorzittingen en op basis van relevante documenten, probeert te komen tot aanbevelingen die wij als commissie kunnen doen. Namens de commissie wil ik u dan ook bedanken voor de bijdrage die u hier vandaag hebt geleverd.

Onze experts hebben nog een aantal vragen opgesteld, maar wij nemen aan dat wij u die schriftelijk mogen stellen. Ik heb gemerkt uit uw antwoorden dat u zeer voorzichtig bent om benchmarks te maken met andere landen, omdat iedereen zijn eigen systeem heeft. Er is echter wel vraag naar een aantal internationale vergelijkingen, omdat wij toch als commissie denken dat u de instantie bent die aan de nodige gegevens kan geraken. Wij zullen u die vragen echter schriftelijk bezorgen en zullen de antwoorden afwachten.

*De vergadering wordt gesloten om 16.39 uur.
La séance est levée à 16.39 heures.*