

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

du

MERCREDI 01 DECEMBRE 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

WOENSDAG 01 DECEMBER 2010

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en
voorgezeten door de heer David Geerts.
La séance est ouverte à 14.36 heures et présidée
par M. David Geerts.

**Hoorzitting met de heer Honoré Paelinck,
gedelegeerd bestuurder van de NMBS in 1987
onder andere over de verslagen van de
deskundigen van de bijzondere commissie, van
de European Railway Agency en van het
Rekenhof**

**Audition de M. Honoré Paelinck, administrateur
délégué de la SNCB en 1987 portant notamment
sur les rapports des experts de la commission
spéciale, de la European Railway Agency et de
la Cour des comptes**

Le **président**: Beste collega's, chers collègues, je
propose que nous commençons nos travaux.

Onze namiddagvergadering starten wij met de
heer Paelinck. Zoals ik vanmorgen aankondigde,
heeft de heer Paelinck dezelfde vragen gekregen,
die ook u intussen gekregen hebt. Het staat hem
natuurlijk vrij zijn eigen betoog te houden.

Ik dring erop aan, collega's, dat u uw vragen kort
houdt. Zo niet halen wij onze timing niet, vrees ik.

Ik geef onmiddellijk het woord aan de heer
Paelinck.

Honoré Paelinck: Mijnheer de voorzitter, dames
en heren volksvertegenwoordigers, het is mij een
grote eer vandaag het woord tot u te kunnen
richten. Ik heb een korte tekst voorbereid, die
hoogstwaarschijnlijk al een deel van de vragen die
u hebt, zal kunnen beantwoorden. Dat hoop ik

toch.

Spoorveiligheid in België. Het rapport van de
experts is ondanks de beperkte periode waarin het
werd geschreven, van een zeer hoog niveau en
beschrijft tevens een aantal andere, heel
belangrijke aspecten dan alleen maar technologie.
Ik wens er wel enkele elementen ter aanvulling of
verduidelijking aan toe te voegen.

Spoorwegen werden in het verleden over de hele
wereld beschouwd als eigen nationale instellingen,
die met heel veel verve werden verdedigd door
alle instanties, zowel politiek als technisch. Dat
leidde overal tot een systeem van totale
bescherming en tot de ontwikkeling van een
monopoliesituatie, die door alle geïnteresseerden
grondig werd uitgebuit. In de meeste gevallen
gebeurde dit in een intense verstandhouding
tussen politiek en privaat ondernemen. De
gevolgen kunnen worden opgemerkt in de vorm
van prijsescalaties, variërend tussen 40 % en
400 %. Het belette ook dat in andere landen
ontwikkelde systemen, zowel voor technische
uitrusting als voor rollend materieel, ooit werden
onderzocht, en zeker dat zij ooit in gebruik werden
genomen.

Voor eigen ontwikkelingen werd de mogelijkheid
van verkoop aan anderen als idee of als alibi naar
voren geschoven, maar ideeën van anderen
werden nooit aanvaard. Het resultaat is, in Europa
en in de wereld, een ongelooflijke verscheidenheid
aan systemen, waardoor internationale technische
integraties weinig kans kregen.

Alles zou nu tegelijk moeten voldoen aan de
verschillende technische systemen in andere
landen, met als gevolg: abnormaal hoge prijzen,

bijvoorbeeld voor de meerstroomlocomotieven van 1 500, 3 000 en 25 000 volt bij de Thalys.

De evolutie in en van Europa tracht daarin sedert een aantal jaren verandering te brengen, doch de vanouds stugge houding van de spoorwegen verhindert nog steeds een snelle vooruitgang, waardoor ook de homologatie van nieuwe systemen onnodig wordt opgehouden.

Als voorbeeld geef ik het nog steeds niet in gebruik genomen hst-gedeelte tussen Brussel en Amsterdam, waarbij de dure, prachtige infrastructuur reeds vijf jaar ongebruikt blijft liggen. De reden daarvoor is onder andere het veiligheidssysteem. Ook de Duitse ICE tussen Parijs en Keulen heeft nu twee systemen: het eigen Duitse en het Europese. Wel dient een onderscheid te worden gemaakt inzake de veiligheid die er is voor kruisende sporen en die voor kop-staartaanrijdingen, zoals voor de hst. Soms is ook een combinatie van beide noodzakelijk.

Er wordt in het rapport weinig gesproken over het feit dat elk rood licht wordt voorafgegaan door twee gele, om de aandacht te trekken op het mogelijke rood en waarbij de bestuurder de tijd heeft om maatregelen te nemen. Een noodstop kan dus vanaf dat moment worden voorbereid. De afstand tussen de twee gele lichten en het rood licht is afhankelijk van de snelheid die op het deeltraject is toegelaten.

In 1987 werd het systeem van de intelligente krokodil, nu TBL genoemd, als volgt uitgelegd. Wanneer een trein twee gele lichten voorbijrijdt en geen maatregelen neemt, wordt de stroom op de stroomdraden afgesneden en komt de trein vanzelf tot stilstand. Dit vergt complexe aanpassingen van communicatie tussen elektriciteitscabines en stroomdraden. Op de vraag hoe dat dan zou gebeuren met een diesellocomotief, was er geen antwoord. Daarmee vestig ik de aandacht op het feit dat er ook vandaag nog steeds treinen rijden getrokken door diesels, evenals dieselrangeerlocomotieven.

De technologie is ondertussen wel enorm veranderd en er bestaan steeds meer mogelijkheden om op een andere manier in te grijpen in de controle op aandrijving, elektronisch bijvoorbeeld, maar het ideaal zou zijn om aparte sporen voor goederenvervoer aan te leggen. Dat zou reeds het probleem oplossen van het inschuiven van goederentreinen tussen het stijgend aantal passagierstreinen, met alle gevolgen van overbelasting van de sporen. Ook

de commercialisering van het goederenvervoer zou daarbij heel wat flexibiliteit inwinnen.

De Europese richtlijnen in verband met de vrijmaking van het spoorverkeer leidden eveneens tot het invoeren van vreemde, niet-NMBS operatoren, die normaal ook eerst beginnen met diesellocs.

Het geheel wordt trouwens steeds meer noodzakelijk als gevolg van het groter aantal passagiers- en goederentreinen.

Een totaal ander aspect heb ik echter niet gevonden in het rapport. Een tiental jaar geleden werd een onderzoek gedaan naar het rijgedrag van vrachtwagenchauffeurs en de oorzaken van kop-staartaanrijdingen in files. Uit het onderzoek bleek dat sommige chauffeurs in slaap vallen als gevolg van het eentonige rijden met cruise control, terwijl zij ook lijden aan OSAS, het obstructief slaapapneusyndroom of, in eenvoudigere termen, het in slaap vallen tijdens het rijden of in een vergadering.

Uit een gesprek met een van de opleiders van de NMBS-treinbestuurders, bleek dat ook sommige van de huidige mensen schrik hebben voor een slaaponderzoek, omdat ze schrik hebben dat ze aan die ziekte lijden en aldus hun job zouden verliezen. De oplossing is nochtans eenvoudig, namelijk een slaaponderzoek en het slapen met een CPAP, continuous positive air pressureapparaat. Dat laatste maakt dat vermoeidheidsverschijnselen volledig verdwijnen.

Treinbestuurders zitten vandaag zelf op de meest comfortabele plaats in elke trein: hun zetel is ergonomisch qua vorm en ophanging, speciaal aangepast aan het lange stilzitten. Voor de dodemansknop kan ook wel een oplossing worden gevonden, wat een belangrijk verschil is met de vroegere stoomlocomotieven. Bezoeken en brieven aan de betrokken ministers hebben spijtig genoeg geen verandering gebracht.

Een modern probleem van vandaag is ook nog de eigen gsm, waarmee sms'jes worden verstuurd of waarop spelletjes worden gespeeld. Die apparaten zouden beter buiten de locomotief worden gehouden.

In het rapport van de experts wordt reeds zwaar de aandacht gevestigd op de opleiding van het personeel en voornamelijk van treinbestuurders. Speciale aandacht gaat naar hun verantwoordelijkheid, die vandaag wegens het bestaan van allerlei beschermingsmaatregelen

blijkbaar als niet al te zwaar wordt aangezien.

Een regelmatig medisch onderzoek voor treinbestuurders, van welke ouderdom ook, op het vlak van apneu is een absolute noodzaak, evenals het bij herhaaldelijke opleidingen verwijzen naar plicht, anders dan het oprakelen van het reeds veroverde recht.

Als besluit lees ik hierbij graag de laatste paragraaf van de managementsamenvatting van het rapport van de experts: "Er wordt in België hard gewerkt aan spoorveiligheid, maar met een beperkte scoop. Te veel vanuit technologie, te weinig vanuit veranderingsmanagement. Te veel als reactie op het ongeval in Buizingen, te weinig als een proactief inspelen op landelijke en internationale spoorwegontwikkelingen. Enkel een veiligheidsbeleid en een veiligheidscultuur die inzetten op diverse sporen op korte en lange termijn, kunnen leiden tot een significante stijging van het veiligheidsniveau. Dit betekent dat de NMBS een aantal fundamentele koersveranderingen zal moeten realiseren, die bij voorkeur in de beheerscontracten en in de contracten van de topmanagers worden ingeschreven. De overheid van haar kant zal de competenties moeten ontwikkelen om deze koersveranderingen te sturen, te monitoren en duurzaam te verankeren."

Ik wens nog te verwijzen naar de paragraaf waarin ik het had over TBL als de intelligente krokodil. Toen mij die werd aangeboden, heb ik voorgesteld om dat op de agenda van de raad van bestuur te zetten. Dat is gebeurd op 29 april 1987 door de secretaris van de raad van bestuur op dat moment voor de volgende raad van bestuur op 4 mei 1987. In de agenda staat "ordre du jour: Transmission Balise Locomotive TBL" als eerste punt aangeduid.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer Paelinck. Ik neem aan dat het OSAS of de slaapapneu nog niet heeft plaatsgevonden bij de leden. Ik geef graag het woord aan de leden.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Paelinck, ik dank u voor de beschouwingen bij de rapporten die de voorbije maanden tot stand zijn gekomen. Corrigeer mij als ik het verkeerd heb begrepen, maar ik dacht dat het de bedoeling was om een beetje een beeld te krijgen van het veiligheidsbeleid in de periode waarin u verantwoordelijkheid droeg binnen de spoorwegmaatschappij. Ik moet zeggen dat we op dat vlak toch een beetje op onze honger zijn gebleven.

De **voorzitter**: U kunt bijkomende vragen stellen, mijnheer Van den Bergh.

Jef Van den Bergh (CD&V): Ik stel ze in algemene termen. In hoeverre leefde het veiligheidsbeleid in die jaren bij de spoorwegmaatschappij? Welke stappen heeft men ondernomen behalve het agenderen van het TBL-systeem bij de raad van bestuur? Ik wil toch iets meer zicht krijgen op het veiligheidsbeleid en het beleid ten opzichte van remsystemen en dergelijke in die jaren.

De **voorzitter**: We zullen uw terechte vraag koppelen aan de rest van de vragen in deze vragenronde.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, Jef me semble avoir raison: des questions, préparées par nos experts et revues par les commissaires, ont été communiquées aux différents orateurs. Je n'ai pas eu le sentiment d'avoir obtenu beaucoup de réponses. À l'époque, on avait clairement mis en évidence que des systèmes existaient sur le marché international. Or la Belgique s'est obstinée à créer son propre système et a pris beaucoup de retard. Il faudrait répondre à cette question.

Vous avez brièvement abordé au début de votre exposé les relations qu'entretenait, à l'époque, la SNCB avec l'industrie belge.

De **voorzitter**: Ik wil nogmaals onderlijnen dat alle verschillende sprekers de rapporten en de vragenlijsten gekregen hebben, maar het staat hen natuurlijk vrij hier het exposé te houden dat zij wensen. Het staat u vrij bijkomende vragen te stellen.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer Paelinck, hartelijk dank voor uw toelichting hier vandaag. Ik denk dat we ook een beetje op zoek zijn naar een tijdsbeeld van toen. Als ik het goed begrijp is de periode waarin u verantwoordelijkheid droeg de periode waarin TBL voor het eerst werd geleverd en geplaatst. Mijn vraag gaat dan ook over uw perceptie destijds. U gaf zelf al aan dat u zich afvroeg hoe het zat met de locomotieven, als men de krokodil installeerde. Volgens uw perceptie was TBL, op dat ogenblik, het performante systeem om een hoge mate van veiligheid op onze spoorwegen te verkrijgen.

Mijn tweede vraag. Zijn er onder uw leiding vergelijkende studies geweest? Verschillende rapporten hebben aangegeven dat, op het vlak van veiligheid, België altijd een achterstand heeft

gehad ten overstaan van de buurlanden en het buitenland in het algemeen. Heeft u destijds ook even een blik over de landsgrenzen geworpen, of laten werpen, en een vergelijking gemaakt met de systemen die in andere landen werden geïmplementeerd? Heeft dat de keuze destijds beïnvloed om het programma uit te voeren zoals voorzien of niet?

Ine Somers (Open Vld): Ik dank u voor de toelichting deze namiddag, mijnheer Paelinck. Ik heb een specifieke vraag over de investeringen ten tijde van uw leiderschap. In welke mate had het veiligheidsbeleid daarin prioriteit? Kunt u, in het kader van de diverse investeringen die moesten worden uitgevoerd, aangeven welke prioriteit de implementatie van het veiligheidssysteem had en waarom?

Ik heb nog een bijkomende vraag. U heeft in het begin van uw uiteenzetting ook gezegd dat er een nauwe band bestaat tussen de politiek en de industrie en dat dit wel gevolgen zou kunnen hebben voor de prijzen. U heeft zelf gesproken van 40 tot 400 %. U heeft ook gezegd dat er weinig naar buitenlandse systemen werd gekeken. Hoe kadert u dat in een tijd van besparingen en welke impact heeft dat op de veiligheid?

André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie évidemment M. Paelinck à qui nous demandons, comme nous le demanderons à d'autres anciens responsables, de faire un effort de mémoire. En effet, nous remontons 20 à 30 ans en arrière. Il faut donc relativiser le propos. On peut s'instaurer en grands justiciers et je n'ai aucune difficulté d'essayer d'établir des responsabilités - cela peut être intéressant -, mais j'estime que ce qui est important pour nous est de savoir quelles mesures concrètes en matière de sécurité nous pourrions mettre en œuvre pour assurer aux voyageurs de demain (pas ceux d'il y a 20 ans) un maximum de sécurité, même si l'on peut regretter les accidents qui auraient pu être évités ces dernières années.

Pour essayer de cerner, je ne m'intéresse pas à attribuer des responsabilités, mais à savoir comment les décisions se prenaient. J'ai le sentiment que, historiquement, la SNCB n'était pas encore dans la structure à trois têtes (ou trois bras?) de la société telle que nous la connaissons aujourd'hui.

J'aurais donc aimé que M. Paelinck nous dise comment pouvaient se prendre les décisions, de manière générale ou en particulier dans le secteur de la sécurité. Je pourrais d'ailleurs retourner la

question aux anciens ministres successifs: quel était le rôle joué par le conseil d'administration? Comment était-il composé? Le ministre de l'époque, si je me souviens bien, n'était-il pas président de ce conseil d'administration? Quelles étaient les influences qui pouvaient se mettre en place au moment des décisions?

Enfin, monsieur l'administrateur délégué, aviez-vous le sentiment, au-delà des questions sur les objectifs de la sécurité, que c'était une obsession quotidienne ou simplement un élément inséré dans l'ordre du jour pour l'étayer? À l'époque, au-delà des contingences budgétaires telles qu'on les connaît aujourd'hui, qui sont objectivables, en tant qu'administrateur délégué, aviez-vous le sentiment de pouvoir prendre les décisions en toute indépendance par rapport aux responsables politiques?

Il serait intéressant d'être éclairés sur l'organisation de cette chaîne de décision.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, sta mij toe de heer Paelinck te bedanken voor zijn toelichting en voor de tijd die hij vrijmaakt om hier voor de commissie te komen.

Ik begrijp dat we spreken over een hele tijd geleden en dat het dus niet altijd evident is om de toenmalige argumenten en overwegingen hier toe te lichten. Desalniettemin zou ik willen vragen of het mogelijk is meer informatie te geven over het kader waarbinnen de keuze voor TBL gemaakt werd. Ik weet niet in hoeverre u daarvan nog kennis hebt of toegang krijgt tot documenten van de raad van bestuur. Ik vermoed dat een aantal voorafgaande onderzoeken zijn gebeurd rond veiligheidssystemen, allicht in de landen waar het systeem toen reeds bestond, zoals Frankrijk.

Welke argumentatie heeft men gevolgd om andere systemen niet te nemen?

Welke andere factoren – ik denk onder andere aan het financiële aspect – waren belangrijk bij de keuze voor TBL en in welke grootteorde moeten die geplaatst worden? In hoeverre was de keuze voor TBL ingegeven door het feit dat dat systeem geproduceerd werd door een Belgische fabrikant? In welke mate heeft de politiek die beslissing mee gestuurd?

Voorafgaand aan de keuze voor TBL zal er binnen de raad van bestuur wel de nodige aandacht geweest zijn voor de veiligheidsproblematiek. In hoeverre was dat toen reeds een belangrijke topic? Het ongeval in Aalter in 1982 was allicht

een belangrijk ankermoment, maar wat zijn sindsdien opvallende elementen die bevestigen dat binnen de raad van bestuur het veiligheidsaspect wel degelijk aanwezig was en ernstig werd genomen? Werden daaromtrent ook beslissingen genomen?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie M. Paelinck pour son exposé introductif.

Je vais essayer de poser des questions qui ne l'ont pas encore été.

Monsieur, vous avez été responsable au moment où on commençait la mise en application de TBL1, après sa mise en œuvre, au moment aussi (1986-1987) où les plans d'économie ont fait que l'on allait, un peu à la fois, se limiter à la mise en œuvre de TBL1.

En lien avec d'autres questions qui ont été posées, je voudrais savoir comment ces décisions ont été prises? Quel a été le rôle du conseil d'administration dans les décisions d'implantation et de limitation de l'implantation de TBL1? Quel a été le rôle de la direction de la SNCB à l'époque sur de telles décisions? N'y avait-il pas d'autres priorités? A-t-on considéré que l'on pouvait faire des économies au niveau de la mise en œuvre de ce système? Où se sont situées les priorités en la matière?

De manière générale, pourriez-vous nous expliquer quelles étaient les relations avec le conseil d'administration durant votre mandat? Quel *reporting* y avait-il de votre part vers le conseil d'administration au sujet des questions de sécurité?

Il y a également toute la problématique qui a été soulevée par les experts de la commission concernant l'influence de la politique industrielle du pays. Considérez-vous que des choix ont été opérés en la matière sur base de politiques industrielles plutôt que sur base d'objectifs propres à la SNCB en matière de sécurité?

Enfin – et je vous demande d'ores et déjà de bien vouloir m'excuser de poser la question de manière aussi directe – à votre connaissance, les partenaires industriels étaient-ils associés, à un certain moment, à la rédaction des cahiers des charges?

De **voorzitter**: Mijnheer Paelinck, ik wil u nog een zeer korte vraag stellen. Na de feiten van Buizingen, hebt u in de krant verklaard dat

veiligheid op dat moment geen prioriteit was, omdat alles in het teken stond van de ontwikkeling en de uitbouw van de hogesnelheidstrein. Ging dat enkel over het aantal maanden dat u aan het hoofd van de NMBS stond of had u de indruk dat het om een langere periode ging? Ik stel die vraag omdat in dezelfde periode uw opvolger, de huidige staatssecretaris Schouppe, verklaarde dat de hogesnelheidstrein geen enkele invloed had op het veiligheidsbeleid omdat het aparte budgetten waren. Ik zie een tegenstrijdigheid in de verklaringen van uzelf en uw opvolger. Kunt u daarover iets meer duiding geven?

Honoré Paelinck: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst op uw vraag antwoorden. Veiligheid is bij alle spoorwegen in de hele wereld een belangrijk aspect. Kwam dat in de korte periode dat ik bij de NMBS was op de eerste plaats? Eerlijk gezegd, neen. Ik moest eerst en vooral zelf op de hoogte geraken van de situatie bij de NMBS zelf. Ik wil niet sarcastisch zijn, maar ik was wel enigszins verwonderd over bepaalde toestanden die er bestonden. Ik ontdekte dat bepaalde dingen ter ondertekening werden aangeboden net voor de raad van bestuur, opdat het nog zou kunnen starten. Wanneer ik ze dan niet ondertekende en ze daarna onderzocht, diende ik ze in de vuilbak te laten gooien. Dat geeft het idee dat men mij als nieuwkomer sommige dingen aanbood als een bananenschil. Spijtig genoeg had ik in Afrika gewoond. Ik herkende de bananen zeer snel.

Ik moet eerlijk bekennen dat in die korte periode veiligheid niet op de eerste plaats kwam. Ik wilde echt weten wat de financiële situatie van de spoorwegen was. Die is er vandaag niet veel op verbeterd. Ik moet u dus niet meer duidelijkheid geven.

Toen uiteindelijk TBL uit het rijtje naar voren is gekomen, vond ik onmiddellijk dat daarin iets zat dat verder moest worden onderzocht: laten we dat eerst naar de raad van bestuur brengen en zien wat zij wensen dat wij daaraan doen. Maar dan was ik weg. In mei is dat waarschijnlijk op de raad van bestuur geweest, maar ik ken het gevolg daarvan niet. Volstaat dat als antwoord?

De **voorzitter**: (...)

Honoré Paelinck: Zoals ik reeds zei aan de eerste vraagsteller: die eerste vier maanden zijn eigenlijk een verkenningperiode geweest waarbij het noodzakelijk was om bepaalde zaken duidelijk te zien. Een daarvan was het financiële plaatje. Daarin heb ik de meest ongelooflijke dingen ontdekt die nu hopelijk niet meer bestaan, maar

die toch van aard waren om aan te tonen dat er een totaal gebrek was aan begrip van financiën. Het is zelfs zodanig geweest dat ik een discussie heb gehad met een van de regeringscommissarissen, die er absoluut op aandrong dat de cashflow weer zou worden geïnvesteerd. Zijn definitie van cashflow was gelijk aan afschrijvingen.

Tussen haakjes, cashflow is een boekhoudkundige aanduiding waarbij afschrijvingen en nettowinst worden samengeteld. Wanneer men 5 miljard afschrijvingen heeft en - 20 miljard nettowinst dan is de cashflow -15 %. Men kan dan niets investeren. Nochtans drong die regeringscommissaris erop aan dat die afschrijvingen wel zouden worden geïnvesteerd. Dit geeft alleen maar een beeld hoe weinig begrip er was, niet alleen bij de NMBS, maar ook bij de regeringscommissaris. Dat er weinig begrip was met betrekking tot de cash zelf, is natuurlijk een spijtige zaak. Om hier het onderscheid te maken met cashflow wil ik de aanduiding geven dat cashflow en *cash in and out flow* twee verschillende dingen zijn. Hoeveel geld is er ter beschikking om schulden te betalen? Op het moment dat ik dat overnam, was dat bedrag 14,2 miljard in het rood op de bank. Wanneer ik dan vroeg aan de financiële afdeling aan welk percentage wij dat rood betaalden, was het antwoord dat de NMBS speciale voorwaarden kreeg die varieerden tussen 19,25 en 21 %.

Mijn raad was dat om te zetten in gewone leningen met een maximumintrest van 7,5 %. Kunt u eventjes berekenen hoeveel besparing het in een jaar betekent om van 14 miljard tegen gemiddeld 20 % te gaan naar 14 miljard tegen 7,5 %?

Er waren ook nog die fameuze bananenschillen die te voorschijn kwamen, waarbij bijvoorbeeld onderstoppers – in het Frans *une bourreuse* en in het Engels *a tamper* – werden aangekondigd als zijnde noodzakelijk.

Er bestaan twee soorten onderstoppers. De Matisa is een Zwitsers apparaat voor korte afstand dat dient om de ballast stevig aan te drukken tegen de dwarsliggers. Er is ook nog de Plasser & Theurer, een apparaat van wel vijftig meter lang dat wordt gestuurd met laserstralen. Dat is een heel duur apparaat waarbij het spoor niet alleen recht wordt gelegd, maar dat ook zorgt voor de bochten en de daarbij noodzakelijke helling.

Toen ik vroeg hoeveel van die apparaten wij reeds hadden, bleek dat wij er dertien hadden. Toen ik

een aanbieding kreeg om er zes bij te kopen en ik voor de man berekende dat het met die dertien reeds mogelijk was om het hele net vijf keer te onderstoppen, was het antwoord: “Zo kan men het ook zien.”

Dit toont toch wel aan dat er een stimulans was vanuit de industrie aan de inkopers om bepaalde zaken in een bepaalde richting te sturen.

Ik kan beamen dat dit ook het geval was met TBL. Wie daar zwaar achter zat, was ACEC, die daarvan de leverancier was. ACEC drong erop aan dat er zo snel mogelijk zou worden geïnvesteerd.

Ik heb in mijn carrière de mogelijkheid gehad ook in andere landen veiligheidssystemen te zien, dus ik wist er al wat van. Er is het systeem Bâton Webb-Thompson. Wanneer er op één spoor in beide richtingen wordt gereden, is het noodzakelijk dat men geen twee treinen recht tegenover elkaar zet, maar dat de ene een beetje opzij gaat om de plaats te wijzen.

Opdat dat traject zou worden vrijgegeven, wordt een stokje, *le bâton*, afgegeven aan de machinist om te bewijzen dat het traject vrij is. Dat is een heel eenvoudig systeem dat eigenlijk een verbetering is in vergelijking met de man die vroeger met een rode vlag voor de trein moest lopen.

Dat stokjessysteem bestaat nog steeds.

Op sommige trajecten heeft men nu een elektronisch gestuurd seinsysteem waarbij verhinderd wordt dat de ene trein tegen een andere aan zou rijden.

Er zijn ook andere systemen, minder en meer ingewikkeld, maar ik kan u verzekeren dat praktisch alle landen in de wereld geprobeerd hebben om zelf zo'n apparaat uit te vinden, te verbeteren of aan te passen. Diegene die daar eigenlijk het verst in waren, zijn de Fransen. Zij hebben voor het eerst een zeer duidelijk, goed werkend systeem ingericht op de TGV Paris-Lyon, die in feite algemeen had kunnen worden aanvaard.

Aangezien evenwel bijna alle andere landen dachten andere en betere systemen te hebben, en er altijd werd gediscussieerd over het beste systeem, heeft Europa beslist dat er een ander systeem moest komen. Nu heeft iedereen zijn eigen systeem plus dat van Europa. Probeert u er nu maar eens uit te geraken hoe we nu verder

moeten.

Plusieurs questions portent sur les relations avec l'industrie. En effet, l'industrie faisait du lobbying, que ce soit pour des éléments techniques, du matériel, des wagons ou des locomotives. C'était même si grave qu'à un certain moment, en tant que consultant et avant mon arrivée à la SNCB, j'avais effectué des vérifications auprès d'une société qui livrait du matériel à la SNCB et qui appliquait un système simple: en faisant son budget, elle marquait ce qu'elle allait acheter et disait à la SNCB ce qu'il fallait commander. Que ce matériel soit nécessaire ou pas, c'était secondaire. On pouvait toujours s'arranger.

Dat is wat er gebeurde. Ik hoop niet dat dit vandaag nog gebeurt. Ik kan u wel de prijs van de Thalys geven, die ik kende in de tijd dat hij werd aangegeven. Voor *Paris-Lyon* was dat ongeveer 700 miljoen Belgische frank voor één *rame* Thalys, met acht wagons en twee locomotieven. U weet dat de voor- en achterkant van de Thalys tractielocomotieven zijn, samen met de volgende *bogie* van de wagons ernaast. Ik excuseer mij voor de technische uitleg.

De Thalys die voor België werd aangekocht, kostte 880 miljoen frank. De reden daarvoor was dat hij meer stroom nodig had. Wij moesten 1 500, 3 000 en 25 000 volt overbruggen. Wat kost hij vandaag? Ik veronderstel dat dit niet ver van 1 miljard zal zijn. Voor uw informatie: op dat ogenblik kostten de Eurostartreinen, die wel 16 wagons lang zijn, 1,6 miljard voor één *rame*.

Ik kijk even naar het lijstje met vragen waarop ik nog moet antwoorden. Wat de prioriteiten voor investeringen betreft, die werden eigenlijk beslist door sommigen die de aankoop regelden. Er was zelfs een heer die heel fier was over het feit dat hij geld gevonden had waar er geen meer was. Ik weet niet hoe men dat moet doen, ik heb er zelf nog nooit gevonden, maar die man scheen dat wel te doen. Waarschijnlijk ging het hier – zo ver was ik nog niet om dat uit te zoeken – om leningen van de leverancier zelf, gegarandeerd door de Staat. Dat zal dan wel zo geweest zijn. Ik veronderstel dat dit de reden was, toen hij zei dat hij geld gevonden had waar er geen was. De NMBS had inderdaad geen geld.

Au sujet des mesures concrètes et la relation avec le conseil d'administration, je dois vous dire qu'à un certain moment, mes relations avec le conseil d'administration étaient plutôt tendues. Quand on découvre certaines choses et qu'on essaie de les révéler, il y a toujours des gens qui n'aiment pas

que cela se sache. Il fallait donc des explications, il fallait qu'on soit plus clair, qu'on ait des exemples concrets. Je les ai donnés et on n'aimait pas toujours cela. C'est probablement une des raisons pour lesquelles on mettait tant de bâtons dans les roues. Je ne peux que le supposer.

TBL was inderdaad al vroeger aangekondigd, maar het kwam voor het eerst op mijn bureau in de derde of de vierde maand van mijn verblijf daar. Men wees mij erop dat ACEC erop aandrong dat wij die bestelling zo snel mogelijk zouden plaatsen. Ik heb dat naar de raad van bestuur verwezen en gezegd: wat doen we daar nu mee?

Wat is eruit gekomen? Het rapport zal er waarschijnlijk wel naar verwijzen.

Politique industrielle et choix.

Certains cahiers des charges étaient simplement écrits par les fournisseurs, adaptés, modifiés suivant ce que l'on voulait, ce que l'on pouvait, ce que l'on osait. Des cahiers de charges étaient vraiment composés par les fournisseurs eux-mêmes.

Pour cela, je cite l'exemple des traverses en bois. Monsieur le ministre, vous vous souvenez de nos discussions à ce propos. Les traverses en bois, qu'est-ce que c'est? En somme, c'est du rebut. Il fallait aider l'industrie locale, bien entendu. Pourtant, d'où vient le chêne, monsieur le fournisseur? De France. Ah!

Ces grumes étaient alors envoyées dans de toutes petites scieries où on enlevait les planches dosses (les gens du métier savent de quoi il s'agit), c'est-à-dire le beau bois avec lequel on fabrique les meubles. Une fois les planches dosses enlevées de la grume, il reste une traverse. Cette traverse était vendue à la SNCB à un prix, à l'époque, de 1 150 francs.

Quand je posais la question aux spécialistes acheteurs de traverses de savoir pourquoi on ne mettait pas du bois tropical dur dans le cahier de charges, ils répondaient que ce n'était pas faisable parce que pas fiable. J'ai démontré que, dans d'autres pays, j'avais utilisé des traverses et que nous avions même livré des traverses en azobé au Gabon, pays d'ailleurs entièrement équipé de traverses en azobé.

Pourquoi n'y avait-il pas de traverses bi-blocs et préférait-on des traverses monoblocs?

Différence de prix: une fois la discussion relancée

pour des traverses en bois, le prix chêne descendait à 950 francs pour un prix azobé de 1 000 francs.

Les traverses bi-blocs sont deux blochets de bois reliés par une entretoise. En Belgique, c'est habituellement une cornière; ce n'est pas une bonne idée vu que la cornière, quand elle rouille, dissocie les deux blocs ce qui supprime la stabilité de la voie.

Au Congo, on en fabriquait. J'utilisais pour cela de vieux rails. Un rail est fait en acier vanadium et il ne rouille pas. Pas de dissociation possible! Une traverse monobloc, comparativement, coûtait, à cette époque, 3 800 francs. J'invite tous les représentants à vérifier ce qui est utilisé à ce jour à la SNCB. Ce ne sont que des monoblocs! Toutes les traverses en chêne se trouvent maintenant sur le côté. Est-ce une épargne? Je n'ai pas l'impression! C'est ce que je constate personnellement; peut-être les monoblocs sont-ils devenus moins chers?

Pour certaines décisions, le conseil d'administration donnait un support définitif. Il fallait en démontrer la raison. Ce n'était pas toujours le cas. À certains moments, d'importantes discussions avaient lieu. Elles allaient bien au-delà du conseil d'administration. Le président de l'époque vous l'expliquera certainement, parce que nous devons parfois nous rendre auprès de M. le ministre pour parvenir à une solution finale.

Ai-je répondu à toutes les questions?

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de leden van de commissie in volgorde van hun betoog.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Paelinck, dank u voor de antwoorden die u reeds hebt gegeven. Ik heb twee aanvullende vragen.

Ten eerste, de jaren '80 bij de spoorwegen worden gekenmerkt door erg zware saneringen. Het personeelsbestand gaat in orde van grootte van 60 000 naar 40 000. De investeringen worden op nul gezet. Er wordt een stop gezet op de aanwervingen. We kunnen deze vraag ook stellen aan de volgende spreker, maar het zou goed zijn een idee te krijgen van de effecten van die besparingsronde die in 1982 is gestart. Welk gevolg had dit voor de spoorwegmaatschappij in het geheel? Wat betekende dit specifiek voor het veiligheidsbeleid? Ik begrijp wel dat u daar weinig bijzonderheden over kunt vertellen.

Een tweede vraag. Ik verwijs even naar een artikel dat in *Knack* is verschenen, onmiddellijk na het ongeval in Buizingen. Daarin werd geschreven dat sommige bronnen beweren dat u, mijnheer Paelinck, de spoorbaas van 1986 tot 1987, van toenmalig voogdijminister Herman De Croo de opdracht kreeg om het project af te blazen. U ontkende dat formeel in hetzelfde artikel. Ik citeer wat u zou hebben gezegd: "Men dacht er inderdaad aan om het veiligheidssysteem af te bouwen, maar het was geen prioriteit." Dat geeft de indruk dat u iets meer kunt vertellen over het veiligheidssysteem in die periode dan enkel de verwijzing naar de raad van bestuur, waarover u het net had. Kunt u daar iets meer duiding over geven?

Honoré Paelinck: Ik heb u in het begin al gewezen op het feit dat ik helemaal niet tevreden was met de uitleg die ik kreeg over TBL. U hebt nog altijd niet gezien dat dit niet werkt met een diesellocomotief. Men moet de stroom afsnijden, maar waar? Vandaag zou dat kunnen. Vandaag zou men een ontvangststelsel op het elektronisch motorgedeelte kunnen aanbrengen, waarbij een sein wordt gegeven dat die wordt afgesloten. Nu kan dat, maar 25 jaar geleden was dat niet het geval.

Dat er besparingen inzake veiligheid moedwillig zouden worden opzijgezet, is een fabeltje. Er zijn mensen die dat graag horen zeggen, maar ik geloof niet dat één rechtlijnige spoorwegman met de hand op het hart durft zeggen dat veiligheid wordt achteruitgesteld. Ik denk dat u daar op een verkeerd spoor zit, om het zo uit te drukken. Wat personeel betreft, dat is een andere zaak.

Onder ons gezegd, ik heb de drie verantwoordelijken van de vakbonden van de spoorwegen – er zijn er twee erkende, maar er zijn er drie – eens onder acht ogen gesproken en gezegd: "Luister, mijne heren. In Afrika werkt men altijd met grote reserves.

Personeel kost daar minder en het kan daar allemaal gemakkelijker. Men heeft daar niet twee, maar drie slagen om de arm. Wanneer ik hier het geheel bekijk en ook drie slagen om de arm neem, kan de NMBS zeer duidelijk, gezond en veilig worden gerund met 28 000 mensen." Toen hadden wij er 54 000. Wat gaan wij daaraan doen?

In de eerste plaats zouden wij kunnen zeggen dat er een natuurlijke afvloeiing is, *natural attrition*, die niet wordt vervangen. Maar dat is verkeerd, want er zijn posities waar men wel moet vervangen. In

de tijd is duidelijk gebleken dat men treinbestuurders op tijd moet vervangen. Er zijn wel taken die gebeuren door derden, die eigenlijk kunnen gebeuren door personeel van de spoorwegen. "Het is ook niet uw fout, heren vakbondsleiders, dat er zoveel mensen zijn aangeworven in perioden dat er zo veel werklozen waren, die zijn aangeworven om een taak te doen met vraagtekens. Laat ons die mensen een andere opleiding geven. Laat ons proberen die te gebruiken voor werken die nu door derden gebeuren. Dat zijn echte besparingen."

Ik geef een voorbeeld. Het opbreken van één kilometer spoor dat niet meer wordt gebruikt, wordt uitbesteed aan een derde partij. Die betaalt daarvoor op dat moment 1 miljoen frank aan de NMBS. Daaruit haalt hij onder meer de sporen, de dwarsliggers, de ballast, die gereinigd wordt, de seininstallatie en de palen. Hij haalt daaruit nog zijn voordeel, want hij betaalt daarvoor 1 miljoen frank. Toen rekende ik uit hoeveel dat zou opbrengen als wij dat zelf deden. Daaruit bleek dat dat 5 miljoen frank zou opbrengen. En dan moet men het niet laten doen door derden. Dat is een besparingsmiddel. Dat zijn methoden waardoor men met een andere aanpak personen kan gebruiken die eigenlijk in overtal zijn, maar die dan terug nuttig werk kunnen doen.

Men heeft daarop niet veel commentaar gegeven. Drie jaar later, toen een van mijn toenmalige intieme medewerkers stierf en ik naar zijn begrafenis ging, zeiden dezelfde drie personen achter mij in de kerk: "Monsieur Paelinck, on regrette toujours que vous êtes parti."

Steven Vandeput (N-VA): U heeft uw appreciatie over TBL al gegeven, maar toch.

Had u destijds een vergelijking van het buitenland met gelijkwaardige of eventueel betere systemen?

Honoré Paelinck: Neen. Iedereen had hetzelfde probleem. Iedereen probeerde het allemaal op te lossen. Niet overal zijn de sporen geëlektrificeerd. Daarvoor heeft men andere systemen nodig.

Ik weet niet of u de oorsprong van die krokodil kent? Dat diende eigenlijk om het aantal wagons te tellen. Vroeger bestond het remsysteem van een trein uit vacuümremmen. Normalerweise is een trein die stilstaat, geremd. Alles is dicht. Het vacuümsysteem maakt dat de remblokken loskomen en de trein kan rijden. Het gevolg was dat het te veel vacuüm trok. Toen de helft van de trein werd afgekoppeld, voelde de locomotief het niet eens. Die bleef doorrijden, terwijl er een stuk

trein achterbleef. Dat heeft men dan omgekoppeld naar een vacuümremsysteem met hydraulisch druksysteem, maar ook het druksysteem kan fouten hebben. Daarvoor dient die krokodil. Als er een wagon te kort is, krijgt de locomotief een sein: pas op, er mankeert iets aan de trein, die trekt met te weinig kracht.

Die krokodil kan men aanpassen en elektronisch maken, maar iedereen had daar problemen mee. Men probeerde de wagons te tellen met barcodes, maar dat ging ook niet, want die werden vuil door de regen en het stof. Idem voor kleurencodes. Toen heeft men die krokodil elektrisch en daarna elektronisch gemaakt. Dat was TBL.

Tot op vandaag heeft niemand de juiste oplossing gevonden. Men is het er nog steeds niet over eens wat het beste systeem is. Kijk maar naar Europa dat zijn eigen systeem heeft laten ontwikkelen. Frankrijk heeft er een, Duitsland heeft er een, België heeft er een. De Zweden hadden eigenlijk het beste systeem. Nu wil ik niet belachelijk doen, maar het acroniem van de Zweedse spoorwegen is SJ. Ik vroeg ooit aan de baas daarvan of dat iets te maken had met hetgeen wij kennen als SJ.

De voorzitter: Mijns inziens volstaat dat.

Ine Somers (Open Vld): Ik had graag een bijkomende verduidelijking gekregen. U hebt al aangetoond dat de NMBS toen financieel in slechte papieren zat. De NMBS boekte verliezen van ettelijke miljarden.

U haalde ook aan dat veiligheid niet de hoogste prioriteit had, maar dat het alleszins wel belangrijk was voor alle spoorwegbedrijven.

Er waren besparingstijden in de periode van 1987, maar volgens mijn informatie is er tot en met 1989 toch 750 miljoen frank geïnvesteerd in TBL1. Hoe verhoudt het belang van die investering zich tot andere investeringen? Kunt u daar meer informatie over geven? Het toont immers wel aan dat men ermee bezig was.

Honoré Paelinck: Ik kan daar geen concreet antwoord op geven, omdat de orde van grootte van investeringen zo verschillend is. De prijzen waren overigens soms wel eens overdreven. Of een investering van 190 miljoen 40 % of 400 % was, kan ik niet weten. Toen ik aan ACEC de prijs vroeg van elektrische locomotieven, heb ik wel vastgesteld dat het viermaal de prijs was van ASEA-locomotieven.

Ik geef dat mee om te zeggen dat investeringen

tussen aanhalingstekens gezet moeten worden. Er moet gekeken worden of die investering economisch gezien wel de rendabelste was. Het kan immers ook dat de prijs overdreven was. Daar kan ik niet op antwoorden.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer Paelinck, u hebt in uw uiteenzetting een paar opvallende feiten vermeld, die erop wijzen dat alles niet altijd liep zoals het zou moeten lopen en dat de NMBS geen toonbeeld was van goed beheer.

Vanuit uw functie hebt u vermoedelijk geprobeerd daar tegenin te gaan en schoon schip te maken. Allicht bent u in eerste instantie naar de politieke verantwoordelijken gestapt, ervan uitgaande dat die wel zouden optreden. De bescherming van het algemeen belang en het toezicht op de besteding van middelen door de NMBS, zijn immers hun verantwoordelijkheid.

Bent u inderdaad naar de politieke verantwoordelijken gestapt en welk antwoord hebben die u desgevallend gegeven? In hoeverre hebben zij u gesteund toen u die wantoestanden wilde rechtzetten en ervoor wilde zorgen dat de juiste beslissingen genomen werden? U geeft een aantal voorbeelden van beslissingen, waarvan u toegeeft dat bepaalde alternatieven beter waren of waarbij bepaald ernstige vragen gesteld moesten worden. Wat was hun houding op dat moment?

Honoré Paelinck: Afhankelijk van de vraag, was dat niet altijd in de goede richting. In sommige gevallen werd gezocht naar tijdswinst, het niet meteen te hard maken. Voor andere wel degelijk.

Ik geef weer een voorbeeld: de houtzagerijen van de spoorwegen. Ik weet niet of u het weet, maar op dit ogenblik is het gebruik van hout in spoorwegwagons verboden. Dat is niet meer toegelaten vanwege splinters en kwetsuren. Die houtzagerijen waren eigenlijk allemaal ontwikkeld tot kleine kmo's, die werkten voor een ander en voor zichzelf. Het hout dat werd aangekocht, was wel gekocht door de spoorwegen, maar het afgewerkte product werd ten private titel geïnd. En daar ben ik gesteund door de raad van bestuur en door de minister, die ook reclamaties kreeg om ze allemaal af te schaffen, want wie gebruikt er nu nog hout. Les menuiseries n'existaient plus.

Er zijn andere problemen geweest en het financiële probleem was het meest voor de hand liggende. Daar is tijd gewonnen door er consultants bij te halen. Men had daar ook het Hoog Comité van Toezicht kunnen inzetten om de grote oneffenheden uit te vlakken. De consultants

hebben hun werk gedaan, ze zijn dat blijven doen en ik geloof dat ze het vandaag nog altijd doen, maar of de cijfers daardoor verbeterd zijn, betwijfel ik ten eerste.

Ik heb wel ontdekt dat het boekhoudkundig weergeven van de werkelijkheid in de NMBS onbestaande was. De cijfers van de spoorwegen hebben niet veel te maken met wat er werkelijk gebeurt. Dat is mijn grootste verwijt aan de autoriteiten, tot op vandaag. Men kan nog steeds niet duidelijk kijken in de cijfers van de spoorwegen. Ik hoop dat het er ooit van zal komen.

Tanguy Veys (VB): Ik heb een zeer korte bijkomende vraag. Men kan niet stellen dat de politieke verantwoordelijken op dat moment niet op de hoogte waren van de wantoestanden die u hier geschetst hebt?

Honoré Paelinck: Ik heb eigenhandig brieven geschreven naar de politiek, naar de heer De Croo om eerlijk te zijn.

Tanguy Veys (VB): U geeft nu een aantal voorbeelden. Misschien kunt u dat meer toespitsen op het aspect veiligheid, de basis van onze commissie. In welke mate had u het gevoel dat dit dossier al dan niet...

Honoré Paelinck: Zoals ik reeds heb gezegd, ik geloof niet dat ooit iemand bij zijn gezond verstand kan zeggen dat veiligheid werd achtergesteld. Dat geloof ik niet. Dat ze niet op de eerste plaats kwam, kan ik niet ontkennen. Het is echter niet waar dat iemand zou gezegd hebben dat men zich niets moest aantrekken van de veiligheid. Dat is voor alle spoorwegen in de hele wereld hetzelfde, hoe eenvoudig ze ook zijn, of men nu een spoor heeft van 80 cm of, zoals wij, een spoor van *standard gauge*. Ter informatie, weet u hoeveel spoorbreedtes er zijn in de wereld? Drieëndertig. Rij maar eens van de ene naar de andere.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je serai très bref.

Monsieur Paelinck, je vous remercie pour vos réponses. Je voudrais rebondir sur l'un ou l'autre élément.

Vous avez évoqué des bâtons dans les roues de la part du conseil d'administration. Pouvez-vous être plus précis? S'agissait-il de dossiers en lien avec ce qui nous occupe essentiellement, c'est-à-dire la sécurité?

Vous avez confirmé que les cahiers de charges pouvaient être rédigés par les fournisseurs. À votre connaissance, par exemple les cahiers de charges TBL1 rentrent-ils dans ce cas de figure?

Honoré Paelinck: Je peux vous assurer que, oui. TBL était certainement inspiré par les ACEC.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Dernière petite question.

De ce que j'ai compris de vos développements, vous êtes mis au courant de l'évolution du dossier TBL1 à la fin de votre mandat qui est relativement court, quand il faut déposer un point à l'ordre du jour du conseil d'administration. Cela signifie-t-il qu'auparavant, vous n'avez pas du tout été mis au courant du développement d'un nouveau système de sécurité? Êtes-vous réellement mis au courant lorsqu'il faut inscrire le point à l'ordre du jour du conseil d'administration?

Honoré Paelinck: Il y avait tant de choses à régler dès le départ, tant de choses à découvrir, à corriger que j'ai l'impression que les responsables de l'époque n'avaient pas le temps physiquement de le soumettre et dès qu'ils l'ont fait, on l'a mis au conseil d'administration.

De **voorzitter:** U zegt dat uw kort verblijf gekenmerkt werd door een aantal bananenschillen die men u voor de voeten wierp. U hebt voorbeelden aangehaald van leninglasten van 19, 20 of 21 %, waarvoor op de private markt 7,5 % werd betaald, en van lastenboeken die geschreven werden door de industrie en dergelijke. U stelde dat vast. U ging daarmee naar de raad van bestuur, neem ik aan.

Honoré Paelinck: Dat was niet nodig. Wanneer men zo'n bestelling aan u voorstelt en het is niet nodig, dan moet men dat niet tegen de raad van bestuur gaan zeggen. Die hebben daar alleen maar last van.

De **voorzitter:** Die hebben daar alleen last van, maar ze moeten toch hun goedkeuring geven om het te laten doorgaan?

Honoré Paelinck: Dan moet er iemand gaan vragen waarom het niet doorgaat en dan komt het op de raad van bestuur. Wanneer iemand voor u een bananenschil legt, u ziet die liggen en u gooit die in de vuilnisbak, dan zal er niet veel volk vertellen dat u die in de vuilnisbak gegooid hebt.

De **voorzitter:** Nee, maar u stelde vast dat er leningen van 20 % werden aangegaan. Ik neem

aan dat u niet telkenmale geriposteerd hebt en dat er een aantal bestellingen zijn doorgegaan.

Honoré Paelinck: Het heeft er zelfs toe geleid, als ik mij goed herinner in de maand februari, dat de heer Schouppe en ik een brief hebben ondertekend om alle bestellingen te stoppen en te kijken wat er beslist zou worden, omdat men probeerde ons iets in de schoenen te schuiven wat niet nodig was. U zult hoogstwaarschijnlijk de documentatie – ik heb die in elk geval nog wel – vinden waarin staat: "Stop, want wij moeten eerst zien wat er gebeurt."

De **voorzitter:** Wat was het antwoord daarop?

Honoré Paelinck: Daar moesten wij niet mee naar de raad van bestuur. Dat was onze eigen beslissing. Dat is beheer. Zo heet dat.

De **voorzitter:** Hebt u bij het beheer en in uw relatie met uw voogdijminister en de raad van bestuur, telkenmale open kaart kunnen spelen over hetgeen daar op dat ogenblik gebeurde?

Honoré Paelinck: Ik zal u een voorbeeld geven van iets waarvan ik de raad van bestuur wel op de hoogte heb gebracht. De heer Dehaene weet het ook nog. U kunt het hem nog vragen. De herschikking van de schulden is een van de dossiers die ik in handen heb genomen. Ik wist wel iets van financiën op het internationale vlak. Er is een tijd geweest waarin de NMBS geld had geleend op de internationale markt, in yen. De yen was toen gestegen en de totale kostprijs bedroeg ongeveer 19 %. Er zijn periodes geweest waarin de interest op dollar en yen 22 tot 23 % bedroeg.

Ik heb over die lening van 8 miljard opnieuw onderhandeld met de grootste verzekeringsmaatschappij ter wereld, de Japanse Life Insurance, en die teruggebracht naar een lening waarbij men natuurlijk wel met een penalisatie te maken kreeg, wat normaal is als men een lening vervroegd opzegt en die compenseert door onderhandelingen. Het bleek een verschil uit te maken, over de periode van de lening, van meer dan 1,5 miljard minderuitgaven. Zulke zaken zegt men wel tegen de raad van bestuur, want het geeft aan dat, wanneer men de zaken op de juiste manier aanpakt, men inderdaad schuldvermindering kan creëren.

Dat was een van de redenen van de schuldvermindering. Een andere was, bijvoorbeeld, de vraag die werd gesteld aan het Parlement, via de minister, opdat de spoorgronden die vrijkwamen door het afbreken

van niet meer gebruikte sporen, verkocht zouden worden ten voordele van de NMBS, om de schulden te verkleinen.

Het vroegere systeem was dat dergelijke gronden werden overgegeven aan de Staat, die de domeinen al dan niet verkocht. Naar analogie van hetgeen het leger had gedaan, heb ik de vraag gesteld of de inkomsten van die verkopen gebruikt mochten worden voor het afbouwen van de schuld van de NMBS. Dat werd toegestaan door het Parlement. De bedoeling was de schulden van de NMBS zodanig te laten krimpen dat ze weer wat konden oplopen als de hst eraan zou komen, want dat kon men op dat moment wel voorzien. Dat is ook gebeurd. Met zulke zaken gaat men wel naar de raad van bestuur, want dan moet men de steun van de raad van bestuur en van de minister hebben.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij dit deel van de hoorzitting kunnen afsluiten. Ik dank u van harte om naar deze commissie te komen. Ik denk dat u een aantal interessante zaken hebt verklaard. Ik stel voor dat wij onmiddellijk overgaan naar de heer De Croo.

Hoorzitting met de heer Herman De Croo, minister van Verkeerswezen van 1981 tot 1988 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Herman De Croo, ministre des Transports de 1981 à 1988 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

Herman De Croo: Mijnheer de voorzitter, ik ben gelukkig dat deze commissie bestaat. Ik had er in de vorige legislatuur voor gestemd en ik heb er in de huidige opnieuw voor gestemd.

Laat mij toch eerst zeggen dat wie ooit met het spoor bezig is geweest, hoe complex het ook weze, er altijd iets voor voelt. Drama's zoals Buizingen, en onder ons eigen beleid Aalter en later Pécrot, hebben mij toch diep getroffen. Ik begrijp het vertrouwen dat men in het spoor moet hebben. Ik heb een woord over voor de slachtoffers, want zij mogen nooit uit het oog worden verloren. Buizingen heeft mij persoonlijk dan ook erg geraakt.

Collega's, u moet weten dat ik eind 1981 door de regering werd gevraagd om zowel de RTT en de PTT, met staatssecretaris mevrouw D'Hondt, als

Verkeerswezen te beheren. Ik was geen groentje meer. Ik had toen reeds 14 jaar parlementaire ervaring en was ook fractieleider van de oppositie in de Kamer geweest. Ik was min of meer vijf jaar minister in de domeinen Onderwijs, Pensioenen en PTT, om slechts die te geven. Ik beken dat het een heel zware opdracht was. Verkeerswezen kende in die tijd geen regionale bevoegdheden. Sabena, de luchthaven, het spoor, de metro van de steden, de tram van Gent en die aan de kust, alles wat vandaag de Lijn, STIB, TEC en MIVB is, het havenbeleid, het veiligheidsbeleid, de enorme departementen met de moeilijkheden van de scheepswerven en scheepskredieten, alles wat vandaag telecommunicatie is en De Post, viel allemaal onder Verkeerswezen. Dat heel zware departement leidde ik tussen eind 1981 en eind 1987.

De verkiezingen vonden plaats in december 1987. Ook toen had men vijf maanden en iets meer nodig om een nieuwe regering te maken. Wij maakten daarvan geen deel uit. Dat was in mei 1988. Ik heb dat departement een zestal jaar, samen met onder meer Buitenlandse Handel, na 1985, geleid.

Ik heb zopas naar de heer Paelinck geluisterd en zal dus een korte repliek geven. Ik kan er immers wel dagen over spreken. Gedurende die periode is er in België veel gebeurd. De openbare schuldgraad was 135 %. Wij staan nu op 100 %. De doorsnee ontleningslasten waren 13 % tot 14 %, ook voor de Staat. Voor de eerste keer in veertig jaar was er een devaluatie van 8,5 %. De voorgaande devaluatie werd kort na de Tweede Wereldoorlog doorgevoerd. De situatie was bijzonder moeilijk voor iedereen in het besturen van de gemeenschap. Bij de NMBS was het ook niet gemakkelijk.

Vandaag krijgen de drie spoorwegmaatschappijen bijna 3 miljard euro aan rechtstreekse en onrechtstreekse steun. Voor de heer Paelinck – indien hij hier gebleven was –, dat is ongeveer een dikke 2 miljard Belgische frank per week. Dat betaalt de gemeenschap nu aan die drie spoorwegmaatschappijen.

Ik kom tot een laatste beschouwing over iets waaraan ik mij heel dikwijls heb geërgerd. De NMBS wordt gecontroleerd door een bijzondere afdeling van het Rekenhof. Toen in 1926 de privémaatschappij werd overgenomen door de Staat, werd dat bijzonder systeem van controle van de financiën en de efficiëntie in de raad in het Rekenhof opgericht. Vandaag bestaat er bestendig en ononderbroken een cel van het

Rekenhof bij de NMBS. Het zou goed zijn dat de verklaringen van de heer Paelinck daaraan worden getoetst. Ik wil dit alleen aanhalen, want anders zou het een lang verhaal worden.

Ik kom terug tot onze werkzaamheden hier met een kleine stoutigheid. Ik heb drie directeurs-generaal gekend. Eerst was er de heer Flachet. Ik heb in het begin van de jaren '80 de hele directie van de NMBS ontslag doen nemen. Dat was nog nooit gebeurd. Ik heb dan de heer Paelinck gekend. Indien hij hier was, zou hij bevestigen dat, toen hij de abyssale situatie van de financiën van die maatschappij bekeek, na zeven maanden is weggegaan. De heer Paelinck is er zeven maanden geweest. Dan heb ik de derde man benoemd, de heer Schouppe. Als minister heb ik drie directies-generaal gekend. De heer Schouppe heeft in de vijftien jaar dat hij daar is geweest, vijf ministers gekend. Dus, één minister kende drie directeurs-generaal, en één directeur-generaal, later afgevaardigd beheerder, kende vijf ministers.

Ik zeg dat om nog een ander element van algemene aard naar voren te brengen. De langste spoorwegstaking die België heeft gekend, is gebeurd onder Herman De Croo: veertien dagen ononderbroken staking. Het afschaffen van honderden miljoenen aan bestellingen van locomotieven en treinstellen ACEC en La Brugeoise et Nivelles, heeft zowel in Brugge als in Nijvel, in Charleroi en op andere plaatsen, tot een kleine opstand geleid. Er was voldoende besteld om bijna het spoor vol te zetten tussen Knokke en Aarlen, om het heel cru uit te drukken. We hebben dat een halt toegeroepen. Misschien zijn jullie iets te jong om zich dat te herinneren.

Onder ons beleid werden in een klap 257 stations afgeschaft, stopplaatsen en stations, geloof me vrij, met alle moeilijkheden ter zake. U kent dat allemaal: toen werd het IC/IR-plan ingevoerd dat vandaag de dag een beetje minder klokvast is dan toen en een beetje minder op cadans rijdt dan toen. Dat om een woord te zeggen over de besparingen en de uitgaven vandaag de dag. Indien er specialisten onder u zijn, bij een bijzondere wet in de begroting van 1994 is bepaald dat de NMBS de enige nv is in dit land die kapitaalsverhogingen mag gebruiken voor gewone uitgaven. Ik zat toen niet in de regering. Ik zat toen in de oppositie, waar wij daarover veel hebben gezegd, om maar enkele voorbeelden te geven van wat op dat gebied te verdragen en te doen was.

Ik kom terug op het doel van deze vergadering. Ik vind het normaal dat het dramatisch accident van

Aalter in juli 1982, toen ik ongeveer zeven maanden minister was, iets veroorzaakte. Ik zal nooit de beelden van dat accident vergeten, waar we kort na het gebeuren ter plekke waren. Over dit accident wordt niet veel meer gezegd, maar het is duidelijk dat het helaas te wijten was aan een menselijke fout. Ik kan de betrokken documenten aan de experts bezorgen. Het veiligheidssysteem van toen, de Memor-krokodil, was uitgeschakeld en dit heeft met zich meegebracht dat een stoptrein die 3 minuten vertraging had, werd aangereden door een trein die, als ik het mij goed herinner, een drietal signalen had genegeerd.

Het accident van 1982 heeft mij – u kent Herman De Croo – er aanstonds toe gebracht het te bespreken in de raad van bestuur van de NMBS, drie of vier dagen later. Ik heb de experts de documenten overhandigd, die u ook zult krijgen. Reeds op 18 augustus, dus zes weken na het ongeval, hebben wij een aantal systemen laten onderzoeken, zowel in Frankrijk als in Duitsland en in Nederland, de drie landen waar onze treinen – zelfs met een verschillende stroomsterkte – regelmatig reden.

Uit die notities van augustus 1982, enkele weken na het dodelijke accident in Aalter, blijkt dat wat de heer Paelinck zei bewaarheid werd. Elk land probeerde een eigen veiligheidssysteem tot stand te brengen. Het ene land deed dat iets beter dan het andere.

In die rapporten werd gezegd – ik ben geen expert in deze aangelegenheden – dat voor de traditionele snelle treinen die toen meer 160 km per uur reden, ons systeem vergelijkbaar was met dat van Frankrijk. Ook die documenten heb ik allemaal aan de deskundigen bezorgd, voor zover ik ze in mijn eigen archief kon raadplegen, want het is 28 jaar geleden.

Er was ook een zeer interessante nota, door mij gevraagd op 4 augustus 1982. Het dodelijk accident van Aalter vond plaats in juli. De nota is van vijf weken later, in het Frans opgesteld door een van de directeurs van de Maatschappij, de heer Colle: "Transmission voie-machine". Ik had een nota geëist met antwoorden op de vragen waarom het was gebeurd en hoe dat had kunnen gebeuren.

U kent allemaal Memor, het krokodilsysteem, dat maar twee mogelijkheden heeft. Wanneer men door een dubbel geel licht rijdt, klinkt er een geluidssignaal en brandt er een lamp, waarna men een korte tijd heeft om te melden dat men het gezien heeft en om de trein te doen afremmen tot

het volgende groene licht, waar dan een ander geluid weerklinkt, zodat men de trein opnieuw op normale wijze over het baanvak kan laten rijden.

Dit krokodilsysteem is opgebouwd sinds 1909 en maakt gebruik van één vast punt. De bedoeling ervan is de bestuurder van de trein, die daar alleen zit, waakzaam te houden door middel van verschillende systemen die hij fysiek moet gebruiken, en zijn aandacht te trekken op wat fout kan lopen door middel van een fluitsignaal, het grondsignaal, het lichtsignaal enzovoort. De krokodil zelf kon maar twee functies uitoefenen.

Na een dubbel geel licht, niet gezien door de bestuurder, remde de trein automatisch af. Als het wel gezien werd, vertraagde men tot een volgende groen of rood licht, waaraan de treinbestuurder zijn machine dan kon aanpassen. Wat aan dit systeem ontbrak, was dat men door een rood licht kon rijden. Vandaag zegt men mij dat dit helaas nog tientallen keren per jaar gebeurt. Men zocht dus naar een systeem om een trein te verhinderen door een rood licht te rijden, wanneer hij de verwittiging van onder andere de dubbele gele lichten niet zou hebben nageleefd. Dat was het begin van wat de heer Paelinck de "intelligente krokodil" noemde. Ik zal zijn juiste woorden proberen terug te vinden. Hij heeft gezegd dat het een meer gesofisticeerde krokodil was, waaraan men bouwde om een derde functie aan de twee functies van de Memor – gele lichten en groen licht – toe te voegen, en om dit te perfectioneren, zodat de trein toch tot stilstand zou worden gebracht als het rood licht niet opgemerkt werd.

Welnu, een trein heeft tweehonderd tot vijfhonderd meter nodig om tot stilstand te komen. TBL+ was dan ook een systeem dat de trein tijdig tot stilstand zou brengen, voordat het rood licht voorbij werd gereden. Op 4 augustus 1982, zes weken na het dramatisch ongeval, las ik – dat zult u ook allemaal zien in de documenten die in uw rapport zullen staan – dat men sprak over een vierde dimensie om dat rood licht niet meer voorbij te rijden als al de rest aan de verplichte aandacht van de bestuurder zou zijn ontsnapt.

Men zegt: "Une réalisation de ce type doit être précédée d'un essai de présérie sur une ligne et une centaine d'engins. Comme elle fait appel aux techniques de pointe, j'envisage de la proposer au Fonds d'investissement stratégique. Le coût total de l'équipement du réseau est de l'ordre de 1,6 milliard de francs belges (valeur 1982), réparti sur une dizaine d'années."

Dat komt uit een document van de NMBS, waarin

wordt voorgesteld iets anders te maken dan de klassieke krokodil, die vandaag de dag bijna nog het enige systeem is, met uitzondering van de systemen op de hogesnelheidslijnen. Op tien jaar tijd verzocht men en beschouwde men dat zo'n nieuw systeem van intelligente krokodil 1,6 miljard Belgische frank zou kosten. Dat verklaart ook dat de ACEC verder heeft gebouwd op wat zij gemaakt heeft.

Collega's, het zal u misschien verwonderen – en ik ben de heer Paelinck dankbaar dat hij dat heeft herhaald –, maar op veiligheid werd niet bespaard. Op vier jaar tijd, geen tien jaar, werd 755 miljoen Belgische frank, dus bijna de helft van het voorziene bedrag, uitgegeven. Ook die documenten zult u terugvinden in uw dossiers. Ik heb lang moeten zoeken, maar ik heb teruggevonden dat op 4 december 1982, vier maanden na dat rapport, 380 miljoen – dat is nu ongeveer 1 miljard Belgische frank – werd toegekend door het CMCS, het comité ministériel économique et social, een soort kernkabinet. In dat document heb ik ook teruggevonden dat in 1983, enkele maanden later, 420 miljoen werd toegekend.

Van het bedrag dat men vroeg om het intelligent systeem uit te testen en eventueel op onze treinen en sporen aan te brengen, de 1,6 miljard Belgische frank, werd de helft op twee jaar tijd vrijgemaakt, in een moeilijke financiële situatie van het land en van de spoorwegen. Het resultaat was dat op het einde van de jaren '87-'88 ongeveer 6 % van de treinen, niet veel minder dan vandaag – dat vindt u ook gedetailleerd in de rapporten – zodoende was uitgerust.

Helaas rijdt nog steeds een aantal treinen elke dag zonder een Memorsysteem. Die treinen kunnen dus niet reageren op de krokodil. Het zijn de oudste treinstellen, die al lang zouden moeten afgevoerd zijn. Het zijn er nog exact 99: 50 in Oostende, 27 in Kinkempois en 22 in Stokkem, wat de onderhoudsateliers betreft.

Wat nog erger is, ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat Buizingen helaas een repetitie zou kunnen zijn geweest van Aalter, weliswaar in andere omstandigheden, 28 jaar na het eerste ongeluk. Het zou moeten onderzocht worden of de trein die het dramatisch ongeval heeft zien tot stand komen, met een Memorsysteem was uitgerust. Dat zal nog moeten blijken uit de lopende onderzoeken.

Ik spreek 28 jaar na het ongeval van Aalter, maar dat zal het onderzoek natuurlijk naar voren

brengen.

Er zijn natuurlijk consultants geweest die gewerkt hebben. Als men in zo'n bedrijf terechtkomt als minister, dan laat men eerst het bedrijf doorlichten. Collega Paelinck is maar zeven maanden van mijn zeven jaar, als ik het zo mag zeggen, in dit departement of in deze NMBS geweest. Ik zal ook vragen dat het rapport Sobemap van 1982-1984 deel zou uitmaken van het lijvig rapport, mijnheer de voorzitter, dat u zult onderzoeken. U zult zien dat alle bedragen die ik vermeld heb, daarin staan. Wat eigenaardig is, Sobemap, een toen gereputeerd studiebureau voor de NMBS, zegt dat wij te veel uitgaven aan materieel, zelfs aan veiligheidsmaterieel. Niet te weinig, maar te veel. Ik heb collega's gehoord die dat herhaald hebben. Ik heb vele jaren de raad van bestuur van de NMBS voorgezeten. Geloof me vrij, als men 257 of een derde van de stations in dit land sluit, als men een grondige verandering doorvoert met het IC/IR-systeem, als men de hoofdstations uitrust met de nodige parkings, dan doet men er zelf beter aan zijn zaak in die grote principiekwesties te verdedigen voor de raad van beheer.

Ik heb nooit – dat zou mij echt tot ten bloede verwonderen – een spoorwegman of –vrouw of een verantwoordelijke horen zeggen: u kunt, u mag of u zou kunnen besparen op de veiligheid. De reden is essentieel: in het spoorweggebeuren wereldwijd is veiligheid een kapitale aangelegenheid. U moet zich inbeelden – ik weet niet of u reeds het geluk hebt gehad, maar ik wel – dat u in een hogesnelheidstrein mee in de cockpit zit. Men zit op het spoor. Men kan alleen maar remmen; dat is het enige wat men kan doen, in zekere zin, of afgeremd worden. Men heeft geen andere mogelijkheid. De obsessie van spoorwegmannen en –vrouwen is de veiligheid.

Daar komt nog een kleine, begrijpelijke, menselijke beschouwing bij. Dat is de eventuele penale verantwoordelijkheid. Indien men onzeker zou zijn op het vlak van veiligheid, indien men daarop zou besparen of het zou beperken, kan men daarop ook penaal afgerekend worden. Ik ben ervan overtuigd dat in alles wat misschien verkeerd kan lopen in zo'n enorme maatschappij... Toen ik begon telde ze 68 000 personeelsleden, toen ik wegging waren er dat geen 48 000, wat volgens de heer Paelinck kon het met een kleine 20 000 minder. Nooit heb ik een directie, een nota of een verantwoordelijke horen melden: dat en dat is niet nodig voor de veiligheid.

Het probleem is dat het gemakkelijker gezegd is dan gedaan. Zoals u in de rapporten zult zien, staat in de nota's dat men heeft gezocht naar het beste systeem. Vandaag is men echter nog niet gekomen tot het beste veiligheidssysteem, zelfs op Europees vlak. Een uitzondering vormen de treinen met een snelheid van 300 kilometer per uur en meer, die een eigen baanvak hebben. Zij hebben een eigen systeem van beveiliging. Het is Frans van Parijs tot Brussel, het is anders tussen Leuven en Ans, van Ans naar Duitsland is het weer anders en van Antwerpen naar Nederland is het ook anders. Het echte systeem dat honderd procent zekerheid biedt, is er helaas vandaag nog niet.

Mijnheer de voorzitter, het volgende is opvallend. Er gebeurt een accident in juli 1982. Er zijn raden van beheer in juli 1982. Er is een beslissing en er zijn rapporten in augustus 1982. De aanzet tot uitgave om dat systeem te maken komt er in november 1982 en begin 1983. De bedragen zijn gegeven geweest. Zoals de heer Paelinck heeft gezegd, heeft het tot stand komen van zo'n systeem tijd gevraagd. Als mijn geheugen mij niet in de steek laat, heeft men ironisch genoeg enkele weken nadat de heer Paelinck zijn functies niet meer opnam, ergens in april 1987, beslist om voort te doen met de implementatie van het systeem dat toen volgens de ingenieurs – het is een maatschappij van ingenieurs – het beste bleek te zijn.

Wat er in de periode daarna met STAR 21 is gebeurd, kan ik niet zeggen. Ik kan wel gerust zeggen dat, op enkele percentages na, in 1989 het systeem bijna uitgerold bleek voor een kleine schare treinen. Als ik de cijfers bekijk, is men vandaag niet veel verder in het percentage adequate automatische beveiliging.

Het is zeer eigenaardig dat er in die tijd in de raad van bestuur belangrijke personen waren – de spoorwegen waren een staat in de Staat, en misschien nog – die met enorm veel aplomb en beweerde kennis van zaken het volgende zegden: "Als men er te veel veiligheidssystemen in plaatst" – ik heb goed geluisterd naar de heer Paelinck – "dan heeft men geen responsabilisering van de treinbestuurder meer." Hij heeft misschien gelijk, toen hij sprak van problemen met slaap en rust.

Treinbestuurders hebben ongeveer een jaartaak van zowat 130 werkdagen. Velen, helaas – of van 'moetens' – worden geautoriseerd door de NMBS om een tweede beroep uit te oefenen. Dat moet u ook eens aan de vakbonden vragen, als die vertegenwoordigers nog eens terugkomen.

Er is ook een risico in dit land van insomnia. Ik kan uit ervaring spreken, want ik heb het ondergaan in 2007. Ik ben ervan overtuigd dat een aantal verstrooidheden voor eenieder, ook voor ons, op de weg of op het werk, de reden zou kunnen zijn van die situatie. Dat is echter een debat waarin ik niet de minste kennis heb, tenzij een stukje uit eigen ervaring.

Mijnheer de voorzitter, ziedaar, met alle documenten die te uwer beschikking gesteld kunnen worden, wat ik wilde zeggen.

Omdat ik liever tijd consacrer aan de vragen dan aan mijn eigen wijsheid, ben ik uiteraard ter beschikking van de commissie om alles wat mij gevraagd wordt, naar best vermogen te beantwoorden.

Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, tout d'abord, je remercie M. De Croo pour son exposé.
J'ai deux petites questions.

Les experts indiquent dans le rapport ne pas avoir connaissance de l'importance qui a été accordée au projet TBL par rapport à d'autres dossiers d'investissement.

Comme cela a déjà été rappelé par mes collègues, notamment par M. Balcaen, nous étions dans une période d'austérité économique qui n'est évidemment pas sans conséquence budgétaire. La SNCB n'a pas échappé à ce marasme économique. Il serait intéressant de savoir si le projet TBL1 était prioritaire à l'époque. Cela n'est pas évident au vu de toutes les décisions budgétaires prises pour ce projet.

Par ailleurs, dans votre exposé, en reprenant notamment M. Paelinck et les documents que vous avez eus du conseil d'administration, vous nous avez expliqué qu'en sept ans, près de la moitié du budget – vous avez précisé une somme de 1,6 milliard – aurait été utilisée. Le résultat est qu'en 1987, 6 ou 7 % des trains étaient équipés. Je m'interroge: comment peut-on expliquer qu'en utilisant 50 % d'un budget, on parvienne à remplir 6 ou 7 % d'un objectif?

Herman De Croo: J'ai cité les chiffres du directeur Colle pour qui le système aurait dû coûter, sur dix ans, un montant de 1,6 milliard de francs belges. Je vous ai dit également que la dépense pour TBL1+ et pour l'amélioration du système Memor, d'après ce que j'ai pu retrouver, se monte à 750 millions. Vous le voyez dans le

tableau et dans les papiers budgétaires.

Il est étonnant, c'est exact, que malgré l'équipement de toutes les lignes (équipées d'un système susceptible d'être amélioré par un Memor bis ou ter, qui est le TBL), que malgré tous les efforts, vous n'avez qu'un petit nombre de trains, 22 ans plus tard, équipés. Je n'ai pas d'explication là-dessus. Est-ce que la direction des chemins de fer avait sous-estimé le coût d'une opération pour la faire passer? Est-ce que le coût est supérieur à ce qu'on avait prévu? Je n'ai pas de réponse.

Un des problèmes de sécurité du chemin de fer auquel on pense très peu et qui pour l'instant fait l'objet de directives européennes est celui des passages à niveau non gardés.

Nous en avons, je crois, 3 000 en Belgique. Il y en a en Europe plus de 45 000. Il est exact que les chemins de fer belges ont consacré, comme d'autres, des montants à la sécurisation des passages non gardés qui avaient malheureusement, à ce moment-là, entre dix et quinze décès par an. Une partie des montants non qualifiés de TBL ont été consacrés à la sécurisation des passages non gardés – que ce soit par des systèmes de barrière, des sonneries ou même, dans des cas où la fréquence était importante, par des passages sous ou au-dessus du niveau. Voilà la réponse que je peux vous apporter.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil de heer De Croo danken dat hij deze commissie met zijn aanwezigheid vereert.

Herman De Croo: Dat was mijn heilige plicht.

Tanguy Veys (VB): U had kunnen weigeren, maar ik dank u omdat u bent gekomen.

In verband met de toelichting die werd gegeven door de heer Paelinck, u weerlegt de opvallende disfuncties waarmee hij werd geconfronteerd niet. Ik vermoed dat u, als de toenmalige verantwoordelijke politicus, zelf ook hebt geprobeerd om daaraan iets te doen.

U hebt onder meer verwezen naar de bestellingen, de stakingen en de personeelsproblematiek. De heer Paelinck heeft gezegd dat hij u daarvan steeds op de hoogte heeft gehouden. Kunt u iets meer zeggen over de andere maatregelen die u hebt genomen om die problemen aan te pakken, en met welk resultaat?

Ik vermoed dat er binnen de toenmalige raad van

bestuur nog andere politiek gemandateerde afgevaardigden waren. Kunt u even toelichten welke rol zij speelden en in hoeverre u van hen de nodige steun hebt gekregen en gevonden om die maatregelen door te voeren?

U hebt onder meer verwezen naar een analyse van Sobemap. Kunt u toelichten wat Sobemap precies is?

U zegt dat in een audit van Sobemap werd gesteld dat er te veel werd uitgegeven aan veiligheid. Betekent dit dat wij te veel betaalden voor de veiligheidsmaatregelen of dat er te veel veiligheidsmaatregelen waren zonder dat men zich afvroeg of men wel in de juiste veiligheidsmaatregelen investeerde? Het kan immers dat men een aantal uitgaven deed die de prioritaire veiligheid niet ten goede kwamen.

U geeft in uw historisch overzicht na de ramp in Aalter heel duidelijk aan dat er heel kort op de bal werd gespeeld en dat er een aantal pertinente beslissingen werden genomen. U bent echter minder gedetailleerd over het verder verloop van de implementatie daarvan.

Ik heb de indruk dat er tot de komst van de heer Paelinck een soort waas hangt over de beslissingen die men toen heeft genomen. Waarom heeft het zo veel tijd gekost, vooraleer men in 1987 tot de keuze voor TBL kwam?

Ik vermoed dat er in die periode ook een aantal andere belangrijke beslissingen ten uitvoer werden gelegd die hier niet duidelijk aan bod komen.

Herman De Croo: Sobemap is een studiebureau zoals vele andere, bijvoorbeeld PricewaterhouseCoopers. Ik weet niet of het nog bestaat. Het hele rapport van doorlichting van de NMBS werd gemaakt tussen 1982 en 1984.

Één van de kritieken van de auditmaatschappij was dat de NMBS haar investeringen niet voldoende aanpaste aan haar specifieke noden. Algemene investeringen, maar ook deze met het oog op veiligheid, werden onvoldoende op maat gemaakt van wat nodig was. Er was ook kritiek op overinvesteringen in sommige andere aangelegenheden.

Mijn twee voorgangers, die samen maar één jaar minister zijn geweest, hebben meer dan 3 500 mensen aangeworven zonder enige bijzondere kwalificatie. De door mij afgezegde bestellingen bedroegen miljarden Belgische frank aan ons

inziens nutteloos tractiematerieel en ander materieel dat niets met de veiligheid te maken had.

De volledige herziening gebeurde toen we 257 stations hebben gesloten, waarvan er geen vijf terug zijn geopend. Ik heb toen in het Parlement bakken kritiek gekregen. Als men de spoorwegen niet één dag, maar veertien dagen aan een stuk ziet staken, dan moet de kritiek die men krijgt toch ernstig zijn. Na de periode waarin ik de NMBS onder mijn bevoegdheid had, heeft men geen enkele van die 257 stations, misschien een vijftal, terug geopend. Die sluiting was dus oordeelkundig.

De huidige drie maatschappijen samen kosten ons vandaag drie miljard euro per jaar. Dat dringt niet door bij de publieke opinie. Wij geven in Afghanistan 109 miljoen euro per jaar uit. Dat is misschien te veel voor sommigen. Maar er is drie miljard euro voor die drie spoormaatschappijen.

In ABX alleen heeft de NMBS 70 miljard Belgische frank verloren. Ik spreek niet over tientallen jaren geleden. Dat is nog vrij recent gebeurd. Daarvoor zou een onderzoekscommissie misschien ook op zijn plaats geweest zijn. Het is een moeilijke kwestie, zo'n immens bedrijf dat nauw verbonden was met de Belgische industrie. Zelf heb ik als minister van Buitenlandse Handel tussen 1985 en 1988 gezien hoe wij Belgische locomotieven goedkoper verkochten in onze buitenlandse handelsmissies in Mexico en Marokko dan aan onze eigen Belgische bedrijven.

Toen was de mentaliteit dat we een vitrine moesten maken. Men moest Belgische producten laten aankopen door De Post, de RTT en de spoorwegen om dan aan het buitenland te tonen hoe goed ze wel waren. Ze werkten onverschillig de kostprijs om ze dan in het buitenland ten gunste van de tewerkstelling aan een lagere prijs te kunnen uitvoeren. Dat is een zeer eigenaardige redenering. Ik heb heel veel moeite gehad om die te laten stopzetten.

TBL vond zijn weg in het ingenieurswezen van de NMBS in 1983 of 1984. Dat denk ik. Ik heb daar geen bewijzen voor. Dat moet men kunnen terugvinden. De heer Paelinck is gekomen in 1986. Waarschijnlijk was het TBL-systeem dan al experimenteel bezig. In 1987, zeven maanden later, heeft men het op de raad van bestuur gebracht. Die heeft erover beslist volgens de drie opties die de raad van bestuur toen had. Ik denk dat in juni 1987 werd beslist om met het TBL

système verder te doen. Dat verklaart waarom wij een beetje later, in het begin van de uitrolling van het systeem, slechts kwamen tot 5 of 6 % van de treinen die ermee waren uitgerust. Vandaag de dag rijden er blijkbaar nog tientallen treinen zonder enig systeem; zonder TBL, maar ook zonder het oude Memor-krokodilsysteem dat men in het begin had uitgedacht.

Er valt nog heel veel te zeggen, maar, zoals voor alle spoorwegbedrijven, gaat het om een immens bedrijf. Geloof mij vrij. Het heeft veel moeite om zich aan een nieuwe situatie aan te passen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur De Croo, je voulais revenir sur votre lecture des investissements en TBL1. En effet, nous constatons une mise en œuvre limitée du TBL1 par rapport aux chiffres d'investissement que vous donnez dans votre exposé.

À cet égard, je tenais à revenir sur certains éléments du rapport intermédiaire des experts. Début 1987, ils font état de la nécessité d'économies à faire. Le gouvernement fait savoir à la SNCB qu'elle devra faire face à ces économies. Ces mesures ont obligé la SNCB à revoir sa politique d'investissement. C'est pourquoi des dossiers d'investissement en cours ont été réexaminés dont celui du système TBL1 (voir pages 15, 16 et 17 du rapport des experts).

Un groupe de travail est donc créé par décision du comité de direction du 4 mai 1987, dont vous avez peut-être eu connaissance à l'époque. Cette décision vise à créer un groupe de travail pour évaluer le système, étudier son utilité, analyser son coût, etc. Au bout du compte, le comité de direction du 16 juillet 1987 suit les avis du groupe de travail sur les conséquences financières et les implications juridiques éventuelles de l'abandon complet du projet. Il est décidé de ne pas l'abandonner complètement.

Cependant, il est décidé de ralentir la réalisation du contrat en cours dans la mesure du possible et de l'étaler dans le temps. Faute de moyens financiers, aucun nouvel engagement n'a pu être pris pour la poursuite de l'installation du système TBL1.

Le rapport des experts conclut: "Concrètement, cela a eu pour conséquence que le projet de 1982, planifié (...) jusque 1987 et au moment de sa mise en œuvre, a pris fin quelques années plus tard que prévu et que la poursuite de l'extension du système a été abandonnée".

Donc je veux bien croire l'affirmation selon laquelle aucune économie n'a été faite sur le système de sécurité, mais nous avons là des mesures prises à un moment par la SNCB, peut-être sous prétexte d'économies, qui n'ont peut-être pas été réalisées de fait – je ne sais pas –, mais il est dit que des économies sont à faire. On met donc en place un groupe de travail TBL1, dont les conséquences seront à terme approuvées par le comité de direction: on ira moins vite dans la mise en œuvre de TBL1 que ce qui est prévu. On n'ira pas non plus au-delà de la première phase d'implémentation.

J'aurais voulu avoir un peu plus d'explication sur la manière dont vous lisez le rapport des experts.

Herman De Croo: Je vous ai remis un document du 27 avril 1987 venant du département Infrastructure, adressé à MM. Paelinck, Schouppe, Martens, Soelens, De Greef, etc...les directeurs généraux. Je vous en lis une page:

"Historique:

1. En dépit des investissements considérables consentis afin de matérialiser aussi fortement que possible toutes les conditions de signalisation nécessaires pour éviter les accidents, collisions, prises en écharpe, la sécurité de circulation reste, dans l'état actuel, tributaire du respect des signaux par les conducteurs.

2. L'objet de la TBL est d'aider ceux-ci à respecter les indications données par les signaux lumineux et de provoquer en sécurité l'arrêt immédiat des convois lors des dépassements des signaux d'arrêt fermés. Il s'agit en fait de prévenir et de limiter les conséquences des défaillances humaines toujours possibles. La TBL constitue le dernier chaînon actuel dans la chaîne de la sécurité ferroviaire.

C'est dans le cadre de la lutte contre les défaillances humaines et suite à plusieurs accidents graves dus à des dépassements de signaux en gare que la direction générale a pris la décision de faire un essai de Memor-Stop basé sur un crocodile amélioré. Outre les lacunes fondamentales présentées par l'équipement de sol en matière de sécurité et de fiabilité, des difficultés insurmontables se sont manifestées, rendant le système Memor-Stop inexploitable.

La collaboration très étroite entre M et S (les deux départements des chemins de fer) et l'appui constructif de la direction générale a conduit en 1982 à l'élaboration d'un rapport précis qui a

permis de fournir une réponse rapide à la SNCB, aux inquiétudes de M. le ministre des Communications, suite à l'accident d'Aalter.

Une décision du CMCES est intervenue pour charger la firme Acec de développer un système sûr et fiable pour lequel notre administration a passé commande en décembre 1982 pour un marché d'essai."

Et puis, il y a l'annexe des montants dépensés. Vous verrez, ce sera dans le rapport, que le total des montants dépensés s'élève à 755 000 012 BEF. C'est l'annexe qui explique la mise en œuvre à l'essai en décembre 1982. Je ne connais pas le déroulement technique de la situation. On va même jusqu'en 1989. La plus haute dépense est de 87 230 000. Cela s'étale sur trois ou quatre années.

J'ai dû chercher moi-même toute une série de documents. Mais on ne peut pas dire qu'après le tâtonnement... Répondre aux inquiétudes du ministre, c'est dire dans un langage clair: "Il nous tape dessus tous les jours." On connaît ce système-là!

On ne peut parler de manque d'intérêt de la part de la direction du chemin de fer en la matière. On peut, en effet, prétendre qu'elle a peut-être pu s'inspirer d'un système français. Vous constaterez dans le rapport qu'en France, le système n'était pas plus avancé à ce moment qu'il ne l'était chez nous, aux Pays-Bas ou en Allemagne. Je ne connais pas le système suédois dont parlait M. Paelinck. Bref, à ce moment-là, *rebus sic stantibus*, les choses étant ce qu'elles sont, le chemin de fer n'a pas lésiné sur les moyens qu'il avait reçus comme dotation particulière, car ils ne figuraient que partiellement à son budget.

Le chemin de fer a vécu pendant des années sur de l'emprunt pour financer ses dépenses ordinaires. Ainsi, les dettes au chemin de fer s'élevaient-elles à 7,3 milliards d'euros, que l'on a dû éponger pour rencontrer certains critères d'entrée dans la zone euro. La dette s'élève, à nouveau, aujourd'hui à près de 3 milliards en sus des 3 milliards annuels que ces sociétés reçoivent.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): C'est un élément essentiel. Le fait d'avoir pris des décisions en 1982 après Aalter ne pose aucun problème. Des décisions sont prises et on planifie la mise en place de TBL1.

J'en reviens à la période de 1987, au cours de

laquelle on décide de réaliser des économies. Vous citez des documents internes. Le rapport des experts se base aussi sur des rapports de comités de direction, dans lesquels il est décidé de limiter la mise en œuvre du TBL1.

En votre qualité de ministre de tutelle de l'époque, êtes-vous au courant de cette décision du comité de direction? Évidemment, nous restons dans l'expectative par rapport au fait que les montants ont visiblement été versés à la SNCB. Ils figuraient au budget pour mettre en œuvre le TBL1. Par ailleurs, il semble – je n'ai pas de raison de contredire, à ce stade, le rapport des experts – qu'une décision du comité de direction intervient visant à ralentir la mise en œuvre de TBL1.

Herman De Croo: Je ne peux vous citer que les dépenses: "Fourniture d'équipements de TBL à logique programmée... Mise en œuvre des équipements TBL..." J'espère que ces montants sont exacts. Il y a 25 ou 30 ans, je n'aurais jamais accepté, en qualité de responsable politique, une diminution sciemment organisée au niveau de la sécurité. Jamais!

Je vais vous citer un exemple, par ailleurs difficile à suivre.

Je prends un exemple assez difficile à suivre. Pour quelqu'un qui gère la Justice, les prisons sont l'élément le plus essentiel, mais le plus inattendu et dangereux; pour quelqu'un qui gère le secteur des communications, c'est la sécurité qui est le point le plus important. Même s'il ne peut y faire grand-chose, il ne va jamais se relâcher.

Je n'ai pas souvenir, de manière concrète, après 1987 ou fin 1987 (le choix a été fait en juillet 1987), de continuer le déroulement du TBL1. Y a-t-il eu des décisions après ce conseil d'administration de juillet 1987? Je ne pourrais pas vous répondre. Je crois que, jusqu'à ce moment, non. Ce qui s'est passé après, je n'en sais rien: en 1988, je n'y étais plus.

Ine Somers (Open Vld): Dank u wel, mijnheer De Croo, voor de toelichting. Ik heb toch nog een klein vraagje. U hebt expliciet gezegd dat er gekeken werd naar de buitenlandse systemen, en dan vooral naar de systemen van Duitsland, Nederland en Frankrijk, om te bepalen wat het veiligheidsniveau op dat ogenblik in die landen was en om dat dan te vergelijken met België.

Is er in die vergelijking tussen de landen op een of ander ogenblik overwogen om voor een buitenlands systeem te kiezen? Of heeft men gewoon gekeken in die analyse waar wij, België,

stonden ten opzichte van de landen waarmee we ons vergeleken, en was het toch per definitie een nationale leverancier die verder de ontwikkeling van onze spoorwegsysteem op zich zou nemen?

Herman De Croo: Ik zal u een tekst van vergelijking voorlezen met Frankrijk, het is een lange tekst.

"La seule différence de principe par rapport à l'arrêt automatique de la SNCB est que les signaux d'arrêt fermés sont traités comme des signaux avertisseurs à l'arrêt. À la SNCF, cela n'entraîne pas de difficultés, car les signaux de contre-voie sont éteints."

Vraag mij niet wat dat juist betekent, maar dat schijnt een bescheiden verschil te zijn, in die tijd, tussen het 'essai'-systeem bij ons en het lopende systeem in Frankrijk.

Ik moet u ook zeggen dat – daar hebt u gelijk in – men in Nederland ook vroeger is gestart. Dit was te wijten aan een zeer zwaar treinongeval in 1953, als mijn geheugen mij niet in de steek laat. U zult in het verslag lezen welk gevolg de automatische treinbeïnvloeding, de ATB, heeft gehad in de vergelijking met de drie landen die zij hebben beslist. Ik ben geen technicus om te beoordelen welke de verschillen bleken te zijn tussen die systemen, maar die blijken uit die rapporten. Dat rapport komt van de *direction générale* van de SNCB "*qui répond aux questions posées à M. Wauters*" – ik weet niet meer wie dat is – "*relatives aux systèmes de contrôle des réseaux voisins*." Na de eerste dag na Aalter had ik natuurlijk al gevraagd wat er elders gebeurt en of dat zich bij ons opnieuw zou kunnen voordoen. Ik ben helaas de overtuiging toegedaan dat dit zich vandaag de dag nog kan voordoen. Ik zeg helaas.

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, M. De Croo a globalement répondu aux questions. J'avais également les mêmes questions à poser par rapport aux pages 16, 17 et 18 du rapport intermédiaire. Je n'y reviendrai donc pas.

Je me suis étonnée du délai entre la décision intervenue en octobre 1982 et la mise en œuvre en 1987. Cinq années s'écoulent entre la décision et la première mise en œuvre du projet. Vous avez également abordé ce sujet dans votre réponse.

En 1987, la SNCB a recommandé du matériel aux ACEC, mais n'a pas du tout envisagé un *upgrade* du système TBL1, alors que c'était possible, puisque cela figurait parmi les recommandations

du groupe de travail TBL.

Herman De Croo: La décision de 1987 a été de continuer l'installation de TBL. Il y avait trois options. C'est l'option 2 qui a été choisie. Cela signifie que le système était déjà en cours d'installation et qu'on ne l'a pas arrêté. C'est clair! D'ailleurs, dans le rapport de M. Dalem au Sénat, contenant le budget du ministère des Communications du 29 février 1984, je cite: "Dans le cadre de l'augmentation de la vitesse, de la sécurité et de la régularité des trains, un crédit de 420 millions de francs a été engagé en 1983 pour le Memo Stop automatique des trains." Cela ne s'appelait pas TBL, mais Memo Stop automatique des trains. Je suppose qu'ils ont commencé à procéder, une fois le budget libéré, aux essais avant de passer à l'installation concrète.

Certes, madame, cela a pris quelque trois années. Nous sommes 25 ans plus tard et je n'ai pas l'impression que toutes les lignes et tous les trains de notre pays soient équipés de ce système amélioré qui a connu d'autres vocables après coup. Si on devait recourir à la règle de trois pour connaître le temps consacré à l'époque, avec les essais nécessaires, pour atteindre le pourcentage d'installation cité par nos collègues tout à l'heure et le temps consacré depuis lors pour parvenir au pourcentage actuel, on parviendrait sans doute à une solution mathématique très différente.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op mijn beurt dank ik de heer De Croo voor zijn toelichting bij de periode waarin hij verantwoordelijkheid droeg. Het mag worden benadrukt dat het, bekeken vanuit het huidige perspectief, een aparte periode was. De voogdijminister was toen immers tegelijkertijd de CEO van de spoorwegmaatschappij. In die zin droeg hij een belangrijke verantwoordelijkheid.

Wij hebben in het buitenland moeten vaststellen dat het helaas dikwijls dramatische ongevallen waren die ertoe hebben geleid dat het veiligheidsbeleid en de veiligheidssystemen de nodige aandacht hebben gekregen. In ons land was zulks helaas in 1982 met het ongeval in Aalter het geval.

Mijnheer De Croo, indien ik uw verhaal kort samenvat – ik ga wellicht iets te kort door de bocht –, dan verklaart u dat er na het ongeval in Aalter heel drastisch is ingegrepen. Er zijn duidelijke beslissingen genomen. Ook werden de nodige budgetten ingeschreven.

Er werd evenwel over een benodigd budget van

1,6 miljard Belgische frank gesproken, waarvan in 1982 en 1983 een gedeelte werd vastgelegd of toegekend. U hebt daarstraks de bedragen genoemd. De juiste bedragen zijn nu niet relevant. Samen kwamen die op 755 miljoen Belgische frank uit.

Ik heb evenwel niets over de jaren na 1982-1983 vernomen. De uitrol lijkt daarna enigszins te zijn gestopt. U stelt ook dat het project na uw periode blijkbaar is stopgezet, omdat men maar tot 6 % is gekomen.

Herman De Croo: Mijnheer de voorzitter, in de periode van drie tot vier jaar voor het in werking treden en het uittesten van het systeem, bereikte het percentage uitgeruste treinen, na de ervaringsproeven – het systeem is immers niet vanaf de eerste dag ontwikkeld – alles bijeen een niveau dat sindsdien niet fors is gestegen. Het is de daaropvolgende 25 jaar misschien hooguit verdubbeld.

U zal de jaarlijks uitgegeven bedragen trouwens in detail kunnen bekijken.

Jef Van den Bergh (CD&V): U verwees ter zake naar een beslissing van de CMCS, zijnde het comité binnen de regering dat in de bewuste periode dergelijke beslissingen nam.

Kan u iets meer toelichting geven bij voornoemd orgaan binnen de regering? Wij waren er in de jaren tachtig immers niet bij. Wij hebben dan ook weinig zicht op de manier waarop het economisch beleid in die jaren werd gestuurd. Het is misschien zinvol daarvan een beeld te krijgen.

Herman De Croo: Het concept “kernkabinet” bestond niet in die tijd. De bijeenkomst van kabinetschefs, een orgaan dat nu erg frequent samenkomt, bestond toen ook niet, of het gebeurde zeer zelden.

Er waren twee organen in de regering. Enerzijds de Ministerraad, die gewoonlijk samenkwam op vrijdag, en anderzijds het Comité Ministériel Economique et Social. Ik vind de Nederlandse benaming niet onmiddellijk terug. Dat comité kwam samen op donderdag. In principe werden de economische en financiële dossiers behandeld in dat comité. Daar waren ook de staatssecretarissen aanwezig. Normaal was daarmee de kous af.

De beslissing van het CMCS was belangrijk in organen zoals De Post, de RTT, de spoorwegen, de buurtspoorwegen enzovoort. Daar werden de

financiële beslissingen omtrent de affectaties van nieuwe middelen genomen. Die werden dan eventueel nog bekrachtigd in de Ministerraad. In het algemeen gebeurde dat echter niet. Dat was elke donderdagvoormiddag. Op elke vrijdagvoormiddag was er een vergadering van de Ministerraad.

Jef Van den Bergh (CD&V): Er bestond in die tijd natuurlijk nog geen wet op de overheidsopdrachten.

Is de inschatting correct dat in die jaren het economisch beleid erop gericht was om de Belgische industrie zo veel mogelijk opdrachten vanuit de overheidsbedrijven toe te kennen?

Herman De Croo: De heer Perin, een senator-notaris van Mechelen – ik ben zijn naam vergeten, maar hij is ook minister geweest – en ik zijn samen de drie auteurs geweest van de wet van 1976 over de overheidsopdrachten, die vandaag nog steeds min of meer bestaat.

Het is juist dat vanwege de vakbond, zowel privé als publiek, en de nationale industrie er bestendig druk werd uitgeoefend, ook via het Parlement, om die bestellingen te doen die bij ons een showcase zouden zijn, om ze dan te kunnen verkopen aan het buitenland.

Dat ging zelfs zo ver dat een van de organen, samengesteld uit private en publieke, openbare bedrijven, vormingscentra maakte om spoorwegmaterieel te kunnen verkopen in Gabon of Vietnam. Hier liet men de mensen vormen, in een soort van ontwikkelingssamenwerking, door een consortium dat de buurtspoorwegen, de spoorwegen en de privé samen hadden opgericht. Daardoor konden ze materieel leveren uit België, vergezeld van een opleidingssysteem.

Een persoon waarvan ik de naam kwijt ben, detacheerde ingenieurs van de MIVB, de spoorwegen en van de Belgische luchtvaart naar dat semicommercieel orgaan dat zich niet kon veroorloven voltijds specialisten aan te trekken, maar die dan inhuurde. Vervolgens betaalde dat orgaan aan de grote openbare economische bedrijven. Dat systeem was heel verschillend van het huidige systeem. De privatisering is immers daarna gepasseerd, althans gedeeltelijk in sommige sectoren.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik was nog niet klaar met mijn vragen.

Ik keer nog even terug naar het einde van uw

periode als bevoegd minister en tegelijkertijd als CEO van het bedrijf. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van collega Balcaen. Als ik mij niet vergis, was u er bij op 16 juli 1987, het moment van de beslissing, zoals die ook in het rapport van de experts verwoord is. Het directiecomité besliste om de lopende overeenkomst met ACEC over de installatie van TBL1 af te remmen en te spreiden in de tijd. Die beslissing viel toen u de verantwoordelijkheid droeg in de regering en in de regeringsmaatschappij.

Herman De Croo: Mijnheer Van den Bergh, ik ben nooit CEO geweest van de spoorwegen. U moet niet overdrijven.

Jef Van den Bergh (CD&V): Het had die naam niet.

Herman De Croo: In die tijd zat de minister van Verkeerswezen de raad van bestuur voor als hij aanwezig was. Ik beken dat ik op zware raden van bestuur, o.a. waarop 257 stations werden afgeschaft, aanwezig ben geweest. De functie van afgevaardigd bestuurder kwam pas sinds de wet van 1991. Het was de directeur-generaal die de spoorwegen leidde. Men moet het nakijken, maar ik denk dat de minister in die periode niet meer aanwezig kon zijn op de raad van bestuur. Als hij daar niet was, kon hij die ook niet voorzitten. Tot die periode, ik denk tot 1991, zat de minister bij aanwezigheid de raden van bestuur voor. Van tijd tot tijd was dat nuttig.

Ik moest de beslissing van juli 1987 lezen om het mij te herinneren. Ik weet niet of die ooit tot bij mij of in de raad van beheer is gekomen. Ik weet wel dat TBL toen niet is gestopt.

Jef Van den Bergh (CD&V): U verwees naar treinen die vandaag de dag nog zonder Memor zouden rondrijden. Dat was in de jaren tachtig ongetwijfeld ook het geval. Toen is gefocust om te investeren in het nieuwe systeem TBL. Is er in uw periode ook beslist om elke trein met dat Memorsysteem uit te rusten?

U verwees naar de drastische besparingen die u in de jaren '80 bij de NMBS hebt doorgevoerd. U verwees bijna trots naar de twee weken durende staking. In die periode is er wellicht ook bespaard op investerings- en onderhoudswerken.

Kunt u daar wat duiding bij geven? Als die investeringsmiddelen worden geblokkeerd, heeft dat dan mogelijk gevolgen voor de investeringen in de bestaande infrastructuur en onderhoudswerken? Is daar ook op bespaard of

was dat niet het geval?

Herman De Croo: ik durf daar niet precies op antwoorden. Wat de eerste vraag betreft, volgens mijn informatie rijden er nog nog 99 stellen zonder Memor in België. Dat zijn waarschijnlijk de oudste stellen die men nog gebruikt, maar ik ben daar geen specialist in. Ik wil alleen zeggen dat bij mijn weten de essentiële besparingen uit drie bronnen naar voren zijn gekomen: een herschikking van de schuld, een niet-aanwerving van personeel en dus een natuurlijke afvloeiing van personeel en het niet uitvoeren van een aantal bestellingen van rollend materieel. Er zijn ook bestellingen geweest; de dubbeldekstrein dagtekent van het einde van die periode. Ik heb er echter geen weet van dat men op infrastructuur als dusdanig zou bespaard hebben. Men moet immers de treinen laten rijden met de nodige veiligheid. Als men echter een derde van de stations niet meer bedient of afschaft, met alle stopplaatsen en andere zaken van dien, houdt dat besparingen in. Er zijn natuurlijk ook investeringen bij gekomen, bijvoorbeeld de stationsparkings in Hasselt en Denderleeuw. Die kan ik zo uit mijn geheugen aanhalen. Het systeem was dan IC/IR, cadanstreinen, klokvast, met grote stations met aanzuiging van reizigers aldaar en met overschakeling en afschaffing van de kleine tussenstations. Ik herinner mij echter niet dat men op het vlak van de infrastructuur, die de veiligheid zou kunnen hebben beïnvloed, bespaard heeft.

De voorzitter: Mijnheer De Croo, als u het mij toestaat, wil ik zelf ook nog enkele vragen stellen. We moeten zeker om 17 u 00 met de volgende spreker kunnen beginnen. De heer Paelinck zei dat veiligheid in die dagen geen prioriteit was omdat de hogesnelheidstrein wel prioriteit had. Hij heeft echter duidelijk benadrukt dat er geen effectieve besparingen waren inzake veiligheid. U hebt dat herhaald. Anderzijds stel ik vast dat u in 1983 KB nr. 140 nam, waarin werd gesteld dat er een evenwicht moest komen in de exploitatie binnen de NMBS.

Achteraf zei men in een aantal notulen – collega Van den Bergh verwees er ook naar – dat juist dat KB aangaande het evenwicht in de exploitatie eigenlijk een oorzaak was van het feit dat er achteraf een onderhoudsachterstand was. Ik vraag mij dan af in welke mate er achterstand was. Achteraf zien we immers dat er in werkgroepen toch werd beslist om de uitrol van TBL1 stop te zetten. Had dat met elkaar te maken? U beiden zegt dat er geen besparing was op veiligheid. Anderzijds stellen we vast dat die investeringen in veiligheid niet werden

doorgevoerd. Dat blijft mijn fundamentele vraag: welke beslissingen en waarom zijn die genomen?

Herman De Croo: Ik weet niet wat het effect van dat koninklijk besluit nr. 140 was op de diverse vlakken op het terrein. Er werden toen beslissingen genomen bij volmacht. U mag niet vergeten dat wij in die periode, 40 jaar na de oorlog, de enige devaluatie hebben gekend, die een *boost* was om het land er weer bovenop te krijgen. De openbare schuld was toen erg hoog, met een ontleningskostprijs van 13 %.

Er zijn toen bij de NMBS vele bestellingen, onder meer van rollend materieel, niet doorgegaan. Ik moet u zeggen dat ik toen heel veel moeilijkheden gehad heb met ACEC. Ik herinner mij nog altijd levendig de gijzeling die mij overkwam in het atelier van La Brugeoise et Nivelles, in Nijvel. Ik herinner mij daar nog vele details van, maar bij mijn weten, mijnheer de voorzitter, zou geen enkele directie van de spoorwegmaatschappij een afbouw van de veiligheid aanvaard hebben.

De uitrol van TBL1, waartegen sommigen technische bezwaren hadden, is nooit gestopt. Ten bewijze daarvan gelden de bedragen die ik heb aangehaald. Tussen niet stoppen en het systeem fors uitbreiden, is er echter een verschil. Ik weet niet of dat laatste toen technisch mogelijk was.

Ik zie toch geen verband tussen het koninklijk besluit en het probleem van de veiligheid. Dat zie ik niet.

De **voorzitter:** Dank u wel, mijnheer De Croo.

Ik stel voor dat wij onmiddellijk overgaan tot het horen van de heer Dehaene.

Hoorzitting met de heer Jean-Luc Dehaene, minister van Verkeerswezen van 1988 tot 1992 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof

Audition de M. Jean-Luc Dehaene, ministre des Transports de 1988 à 1992 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes

De **voorzitter:** Welkom, mijnheer Dehaene. Mijn excuses, het is iets later dan wij oorspronkelijk getimed hadden. Ik meen dat wij al bij al binnen een respectabele tijds marge zijn kunnen blijven.

U hebt vooraf een aantal vragen gekregen, die zijn opgesteld door onze expert op basis van de rapporten die u ook toegezonden werden. Ik stel voor dat ik u onmiddellijk het woord geef, waarna de verschillende leden van de commissie eventueel bijkomende vragen kunnen stellen over de materie die deze commissie bezighoudt.

Jean-Luc Dehaene: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen een deel van de verloren tijd in te halen, door mijn inleiding kort te houden. Ik heb immers nog een andere job en ben ook nog in een ander parlement in vergadering.

Ten eerste, wanneer iemand een rapport zoals voorliggend rapport leest of wanneer iemand een opdracht van een commissie zoals uw commissie krijgt, moet hij of zij goed opletten dat hij of zij niet met terugwerkende kracht de tijdsgeest van vandaag overzet naar het moment waarop de beslissingen zijn genomen. Het gevaar voor alle onderzoeks- en andere commissies is dat de toen genomen beslissingen niet worden herbekeken in de geest van het ogenblik waarop zij zijn genomen.

Ik wil bijgevolg beginnen met het naar voren brengen van een aantal elementen die in de bewuste periode aan de orde waren.

Ten eerste, daarnet is al benadrukt dat wij ons op het bewuste ogenblik in een periode van budgettaire sanering bevonden, hoewel het nog niet de periode was waarin wij naar de normen van Maastricht toewerkten. Niettemin heerste toen een groot bewustzijn dat het deficit moest worden verminderd en dat ook de overheidsbedrijven, die een groot deel van de begroting opslopten, een bijdrage aan de sanering moesten leveren. Een dergelijke bijdrage was ook reeds met heel veel sterkte in de periode vóór mij, met name onder de bevoegdheid van de heer De Croo, gebeurd. De sanering bleef echter voortduren in de regering tijdens de periode van 1988 tot 1992.

Een tweede element dat moet worden bekeken, is het volgende. Een en ander houdt verband met vragen die aan bedrijven zijn gesteld. Het is evident – tot op zekere hoogte is dit ook vandaag nog het geval – dat overheidsinvesteringen ook werden bekeken als een element in onze economie. Meer bepaald waren een aantal bedrijven, zoals BN en ACEC, heel sterk van de spoorwegen afhankelijk. Er bestond dus enige politieke druk om ervoor te zorgen dat de bedrijven in kwestie konden blijven draaien, laat staan dat zij ook nieuwe producten konden ontwikkelen die door de NMBS werden besteld.

Bedoelde producten waren een referentie voor de betrokken bedrijven, wanneer zij hun producten naar andere gebieden wensten te exporteren.

Het voorgaande was een algemeen beleid. Meer nog, indien een dergelijk beleid niet werd gevoerd, werden wij in het Parlement heel zwaar geïnterpelleerd. Het was een beleid dat op dat ogenblik algemeen werd gedragen.

Een derde element dat ik wens te benadrukken, is dat ik ten opzichte van de rol van de minister, en de rol van de minister zoals hij mogelijk ook in de wet naar voren werd gebracht, een enigszins ander concept dan mijn voorganger had. Ik heb van meet af aan gezegd dat ik geen manager van de spoorwegen was. De spoorwegen moeten als bedrijf autonoom kunnen werken, met verantwoordelijkheid van de raad van bestuur en van het directiecomité die dat bedrijf moeten runnen. Ik was geen personeelschef van de NMBS en ook niet de verantwoordelijke voor het bollen van de treinen. Ik ken daar trouwens niets van. Ik was alleen een voogdijminister, die ook niet voortdurend moest interfereren. De relatie met de NMBS was hoofdzakelijk een relatie betreffende investeringen, want het is ook dat element dat heel sterk op de begroting naar voren komt.

Ik heb, niettegenstaande de wet mij dat effectief toeliet, nooit, tenzij een keer in een kennismakingsvergadering, de raad van bestuur van de NMBS voorgezeten. Ik ben medeauteur, samen met collega Colla, van de wet van 1991, die de autonomie van de overheidsbedrijven wettelijk bevestigt. Gedurende de hele periode dat ik minister van Verkeerswezen was, heb ik geanticipeerd op die wet, omdat het ook mijn benadering was van hoe de relatie tussen het bedrijf en de regering moest zijn.

Ik kom tot een laatste bemerking. De periode die ik heb meegemaakt en de periode onmiddellijk ervoor waren duidelijk periodes zonder ongevallen bij de NMBS. Ik heb nooit op het terrein moeten afstappen voor een ongeval. Het is duidelijk dat dit voor een stuk mee de sfeer creëert. Dat is niet alleen zo bij de NMBS. Dat is algemeen zo. Als recent voorbeeld kan men de afbouw nemen die men in de Vlaamse Gemeenschap gedaan heeft ten opzichte van de kredieten tegen overstromingen, tot er een overstroming kwam. Dan wordt dat opnieuw opgenomen.

Dat is een sfeer waarmee men in het beleid rekening moet houden. Dat betekent ook heel concreet dat ik mij niet herinner dat ik, wanneer

dan ook, hetzij in de regering, hetzij in het Parlement, enige interpellatie over de veiligheid van de spoorwegen gehad heb, tenzij misschien over de veiligheid op onbewaakte overwegen, wat dan ook een specifiek aandachtspunt was.

Ik denk dat het niet onbelangrijk is om deze achtergrond van de tijd waarin wij hebben geopereerd, te onderlijnen. Men komt natuurlijk tot andere conclusies wanneer men de zaken bekijkt in de sfeer van onmiddellijk na een ongeval.

Wat is dan specifiek aan het beleid dat ik heb proberen te voeren inzake de NMBS? Ik moest rekening houden met de uitdaging dat wij een internationaal akkoord hadden ondertekend inzake de hogesnelheidstrein.

Wij hadden ten opzichte van de hst een belangrijke vertraging opgelopen, waardoor wij riskeerden onze geloofwaardigheid en onze betrouwbaarheid als partner in het akkoord voor de hogesnelheidstrein tussen Londen, Parijs, Keulen en Amsterdam, met Brussel in het midden, te verliezen.

Voor mij was het dus een belangrijk objectief dat wij aan onze verplichtingen inzake de hogesnelheidstrein zouden kunnen voldoen. Dat was toen ook een nogal gecontesteerd project, onder meer in termen van implanting. Het nimby-syndroom speelde daar volop. Het was echter mijn overtuiging dat de hogesnelheidstrein mettertijd dé belangrijke treinfunctie in Europa zou worden omdat de hogesnelheidstrein doet wat de trein goed kan, met name een snelle verbinding verzekeren tussen grote concentraties.

Het kwam er dus op aan om, naast het vastleggen van het tracé, de noodzakelijke investeringen voor de hogesnelheidstrein te kunnen doen op een dusdanige manier dat dit niet zou gebeuren ten koste van het binnenlands net. Integendeel, een deel van de investeringen die noodzakelijk waren voor de hogesnelheidstrein, zou ook ten goede komen van het binnenlands net en er zou ook een belangrijke inspanning worden geleverd voor het binnenlands net.

Dat is de reden waarom ik toen aan de NMBS heb gevraagd om een tienjarenplan op te stellen dat rekening zou houden met beide elementen. De NMBS heeft dit opgemaakt, in overleg met mij en nadat was nagegaan welke prioriteiten moesten worden ingebouwd.

Ik heb dat toen aan de regering voorgelegd met de vraag of ik op basis van dat voorstel een brede

consultatie mocht aangaan, onder meer met de Gewesten, en verschillende adviezen mocht inwinnen. Ik heb deze adviezen effectief ingewonnen en het plan op een aantal punten aangepast aan de verzuchtingen die naar voren waren gekomen.

Tussen haakjes, geen enkele van de adviezen van de Gewesten en Gemeenschappen rept ook maar met een woord over veiligheid.

Ik heb toen aan de regering voorgesteld om het investeringsniveau, dat in het kader van de saneringsoperaties tot zo een laag niveau was teruggevallen dat de NMBS van oordeel was dat ze het net bij wijze van spreken niet meer in stand kon houden, voor het binnenlandse net op te trekken tot 15 miljard per jaar, terwijl het in de periode voordien tot 6 of 7 miljard was gezakt. De tgv werd buiten de begroting gefinancierd.

Tijdens de opmaak van het meerjarenplan, dat daarna de naam STAR 21 kreeg en dat bedoeld was als een tienjarenplan, werd een aantal elementen van verdere modernisering van het net en een aantal missing links ingebracht. Er werd ook aandacht besteed aan het goederenvervoer en er was een belangrijk deel om de capaciteit naar Brussel te verhogen, onder meer door vier sporen op alle toegangswegen, om op die manier snelheidsverkeer en stopverkeer van elkaar te scheiden en dus een echt regionaal expresnet in Brussel te kunnen uitbouwen. Er werd een aantal hogesnelheidsinvesteringen ingebouwd in het binnenlands net, vooral dan op de lijn Brussel-Leuven en op de lijn Brussel-Antwerpen. Ook ten goede komend van het binnenlands net, was een verhoging van de snelheid op die lijnen.

In dat investeringsplan stond ook een luik "instandhouden en verbeteren van het bestaande net". In dat luik zat dan een veiligheidsonderdeel. Veiligheid was geen groot onderdeel van het plan als dusdanig. Binnen de normale werking van de NMBS was ook in een hoofdstuk veiligheid voorzien, met zelfs een afzonderlijk hoofdstuk voor de overwegen en de onbewaakte overwegen, omdat dat in het kader van de veiligheidsproblematiek na ongevallen regelmatig in de kranten en ook in het Parlement aan de orde kwam. Dat was in termen van veiligheid een expliciete en gedragen prioriteit. In het meerjarenplan was dan in de verdere ontplooiing van TBL voorzien, met aantallen van de stellen die daarmee zouden worden uitgerust.

Er werd wel melding gemaakt dat er zich een specifiek probleem zou voordoen waar de

snelheid werd opgedreven. Dat was dan specifiek gebonden aan de hoge snelheid. Ook de netten waarop de snelheid zou verhoogd worden, waren meestal netten die ook door de hogesnelheidstrein zouden gebruikt worden. Dit investeringsplan is dan door de Ministerraad goedgekeurd en is in werking getreden. Ik heb het zelf nog maar een jaar verder kunnen begeleiden. Wanneer ik zie hoever we vandaag staan, stel ik wel vast dat dit plan nagenoeg volledig is uitgevoerd, met dien verstande dat het niet op 10 jaar, maar op 25 jaar is gebeurd. Alle grote investeringen waarmee we vandaag nog bezig zijn, ik denk bijvoorbeeld aan Diabolo, waren in dat investeringsplan voorzien.

Er is dan binnen de NMBS, op initiatief van de NMBS, een werkgroep op gang gebracht inzake de beveiliging van de hogesnelheidslijnen en de treinen die met hogere snelheid zouden rijden. Die werkgroep heeft zijn verslag uitgebracht binnen de NMBS. Dat is binnen de NMBS goedgekeurd en daarna in schijven voor uitvoering aan de regering voorgelegd. Die beslissing heeft men nooit specifiek aan de basis voorgelegd; dat was een interne besluitvorming binnen de NMBS. Ik zie trouwens ook niet in wat ik daarbij zou hebben ingebracht, want een technicus ben ik niet.

Als ik de kritische noot lees in het rapport over deze beslissing, zou ik zeggen dat het feit dat men werkte met ACEC, mij in de geest die ik u beschreven heb, een normale beslissing lijkt. Ze bouwde voort op TBL1, dat juist van ACEC kwam en dat ACEC ook reeds als referentie had gebruikt in bepaalde buitenlandse investeringen. In dat kader gezien, lijkt de beslissing van toen niet voor veel kritiek vatbaar; nogmaals, in de tijdsgeest van toen, waarbij iedereen probeerde een beetje zijn eigen model uit te bouwen en dit dan naar buiten uit te brengen. Dat dit achteraf in de uitvoering ten achter is gebleven, is dan een ander probleem, dat op zich moet worden bekeken.

Nogmaals, en daarmee wil ik besluiten, mede door die afwezigheid van ongevallen waarvan ik melding heb gemaakt, heb ik geen herinnering dat de NMBS alarmsignalen met betrekking tot de veiligheid zou hebben gegeven of dat zij gevraagd zou hebben om veel hogere investeringen te doen in de veiligheidsinfrastructuur. De voorstellen die door de NMBS werden gedaan om in veiligheidsinfrastructuur te investeren, werden overgenomen en in het STAR 21-plan ingebouwd.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Dehaene. Dan gaan wij over tot de vragen.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur

Dehaene, merci pour vos explications. Comme vous le savez, nous avons eu l'occasion d'entendre M. De Croo, votre prédécesseur, et de lui poser des questions juste avant vous. Il était aux affaires concernant la SNCB lorsqu'on décide, après Aalter, de mettre en œuvre le système TBL1; on fait les recherches, la planification et le développement. On commence réellement l'implantation en 1987.

À ce moment, visiblement, des décisions sont prises au niveau de la SNCB, notamment au niveau du comité de direction, pour ralentir la mise en œuvre de TBL1. Alors qu'il était prévu qu'il soit élargi à l'ensemble du système ferroviaire, on le réduit drastiquement pour faire face aux économies demandées par le gouvernement. Évidemment, ces économies courront à partir de 1987, 1988, etc. Les décisions prises vont vers la mise en œuvre très limitée du TBL1. Ensuite, ce sera l'arrêt de ce TBL1.

Ma première question: confirmez-vous qu'à un moment, une décision interne à la SNCB a été prise d'arrêter la mise en œuvre du TBL1? Ou bien, comme M. De Croo, pensez-vous plutôt que les montants nécessaires ont été apportés pour que le TBL1 puisse être mis en œuvre, que les montants étaient là et que le système aurait dû être mis en œuvre?

Ma deuxième question: vous dites ne pas être un technicien et que vous n'aviez pas à vous pencher sur le fond de la question qu'est sans doute le dossier TBL2, TBL3 en liaison avec le TGV.

Si l'on se rend compte que TBL1 a posé des problèmes dans sa mise en œuvre, qu'on a arrêté le système (mais je n'étais pas là à l'époque, je n'étais pas dans le contexte et je suis d'accord avec vous qu'il est facile de réécrire l'histoire), n'y avait-il alors pas une précaution particulière à prendre sachant que le système développé à l'époque par ACEC, TBL1, avait eu des ratés, qu'on n'avait pas réussi à la mettre en place, à planifier sa mise en œuvre? Étant donné la manière dont TBL2 et TBL3 ont été mis en œuvre après, n'aurait-on pas dû se méfier et se montrer prudents en prenant des précautions, à la fois en termes de qualité du système et peut-être aussi de gestion du projet TBL2, TBL3 au niveau de la SNCB?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer Dehaene, als ik goed gevolgd heb – u zult mij bij het tegendeel wel verbeteren – is volgens u het plan STAR 21 volledig uitgevoerd en hebt u nooit alarmsignalen van de NMBS ontvangen.

Daarom heb ik toch wel een paar vragen die betrekking hebben op een aantal concrete punten in het verslag van de experts.

Op pagina 19 staat: “Na 1990 werden er geen significante bedragen meer vrijgemaakt voor verdere aankopen van TBL1. In 1991 was 13 % van de seinen en 6 % van de krachtvoertuigen uitgerust met TBL1. De investeringen in TBL1 werden opgenomen in het plan STAR 21.” Verder staat er: “Voorts stellen deze documenten dat in deze fase de uitrusting van 1 800 seinen en 120 tractievoertuigen zou worden afgerond in 1992-1993.” Iets verder staat duidelijk: “Deze plannen werden niet meer in de praktijk gebracht.”

Begin 2000 gaf de dienst Onderhoud aan dat ongeveer 30 % van de reeds geïmplementeerde TBL-installaties buiten dienst was.

Verder leest men nog dat in een nota van 31 januari 1992 aan de raad van bestuur, de NMBS kenbaar maakte dat zij een belangrijke vertraging had opgelopen in vergelijking met aangrenzende netten uit buurlanden en dergelijke meer.

Graag had ik de *match* gekend tussen de twee zaken die u hier vanmiddag kenbaar maakt en de zaken die vermeld staan in het document van onze experts.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais à mon tour remercier M. Dehaene pour les éléments très intéressants apportés au sein de cette commission.

Monsieur Dehaene, vous avez dit tout à l'heure que vous laissiez l'entreprise agir globalement de manière autonome. Pouvez-vous nous expliquer comment s'organisait concrètement la prise de décision au quotidien, entre la SNCB, le conseil d'administration, le comité de direction, l'administrateur délégué et vous-même?

Jean-Luc Dehaene: Ten eerste, wat de vraag van mevrouw Somers betreft, als ik zeg “uitgevoerd”, dan heb ik het vooral over de zichtbare dingen in termen van infrastructuur, hogesnelheidstreinen, verbinding met Brussel, ontsluiting van de havens en zo meer. De veiligheidselementen zaten in de normale werking en het normale beheer van de NMBS. Daar geef ik toe dat ik niet zomaar kan zeggen dat “alles werd uitgevoerd”.

Ten tweede, de beslissing van 1987 is de

beslissing van 1987 en ik heb nooit een voorstel gekregen om de beslissing van 1987 te herzien. Ik kan alleen maar vaststellen – en dit zijn voorstellen die de NMBS zelf formuleerde – dat in STAR 21 de NMBS zelf voorstelt om TBL verder uit te voeren. U hebt de getallen gegeven van 1 800 seinen en 120 voertuigen. Er was voor de uitvoering van de veiligheidsinstallaties, waar weliswaar ook wisselverwarming en lijnradio bij zat, in de periode 1991-1995 in 1,1 miljard voorzien en in de periode 1996-2000 in 1,25 miljard. Voor de hele periode komt dit neer op 2,1 miljard voor dat hoofdstuk “veiligheidsinstallaties”.

Om te weten wat na 1992 gebeurd is, moet u mijn opvolgers consulteren, maar het is evident dat er intussen de werkgroep is geweest die de TBL 2/3 heeft beslist. Heeft men daar dan binnen de NMBS een verband tussen gemaakt? Dat kan ik u niet onmiddellijk zeggen.

Comment fonctionnait la SNCB ou comment la décision a-t-elle été prise? Pour ma part, je considérais que la SNCB était une société anonyme; elle avait d'ailleurs ce statut. Ce caractère de société anonyme a encore été accentué dans la loi de 1991 avec un comité de direction qui a un certain nombre de pouvoirs de décision conformément à la répartition des tâches entre le conseil d'administration et le comité de direction et qui doit soumettre au comité d'administration les décisions qui relèvent de sa compétence.

Les éléments qui étaient transmis au ministre avaient trait à la dotation demandée par la SNCB. Dans le cadre des mesures d'économie, je discutais effectivement directement avec le directeur général. L'une des méthodes utilisées à ce moment-là – et je ne dis pas que c'était l'une des plus intelligentes – était celle du *sale and leaseback* qui diminuait grandement les subsides à l'État, mais qui répartissait la charge dans le temps.

Dans le cadre du plan Star que j'avais demandé à la SNCB, j'ai eu plusieurs discussions d'orientation. Un des points qui a été ajouté au plan, d'ailleurs à ma demande explicite, est celui de la modernisation des gares. Je considérais que la SNCB, comme la plupart des parastataux, ne portait pas suffisamment attention aux usagers, à leur accueil, etc.

C'est essentiellement au moment du budget que j'avais un contact direct. C'était également le cas lors des discussions du plan d'investissement. À cette occasion, j'ai donné un certain nombre de

priorités. L'une des priorités essentielles était que le TGV puisse être réalisé, mais pas au dépend du réseau intérieur. Au contraire, il devait contribuer à moderniser ce dernier.

J'attachais beaucoup d'importance à ce que le réseau express bruxellois puisse fonctionner de façon optimale, ce qui demandait de scinder les directs et les trains spécifiques de liaison locale. Je mettais aussi fortement l'accent sur l'élément des gares. Nous avons également, à cette occasion, essayé de résoudre des problèmes qui se posaient par rapport aux transports à partir des ports, ce qui constituait un des éléments importants pour l'économie et pour essayer d'amener autant que possible le transport des marchandises sur les trains.

Voilà comment se faisait la relation. Par exemple, en cas de problème de personnel, voire de grève, je ne m'en suis jamais occupé personnellement, considérant qu'il s'agissait là de problèmes internes à la SNCB, pour lesquels la direction de la SNCB se devait de trouver des solutions.

Voilà à peu près la problématique telle que je me souviens l'avoir ressentie. Je répète qu'en tant que ministre, n'étant pas confronté à une demande de la SNCB d'augmenter grandement des investissements en termes de sécurité, sauf pour les passages à niveau, pour moi, cette problématique faisait partie de la gestion de la SNCB.

Binnen het STAR-plan heeft de NMBS zelf een aantal voorstellen gedaan met betrekking tot hoeveel van die 15 miljard diende besteed te worden aan de interne werking en verbetering van de gewone functionering van de NMBS, weliswaar wetende dat er een specifiek probleem rees in verband met de hogesnelheidstrein en met de treinen die sneller dan 150 kilometer per uur zouden rijden op een deel van ons net.

Valérie De Bue (MR): Monsieur Dehaene, je vous remercie pour votre exposé. Vous dites qu'il faut se remettre dans le contexte de l'époque où chaque pays souhaitait développer son système propre. Des liens très forts existaient entre les entreprises ferroviaires et le tissu industriel. Cependant, à cette époque, il apparaît déjà clairement, à la suite de l'accident de Aalter, que la Belgique commence à accuser un certain retard par rapport au système de sécurité, surtout comparativement aux autres pays. Comment l'expliquez-vous? Vous répondez que le fait qu'il n'y ait pas de demande faisait partie de la gestion de la SNCB. Cette réponse est-elle suffisante?

À la fin des années '80, on se rend déjà compte que la Belgique patauge dans toute une série de systèmes à mettre au point sur le réseau. Avec l'arrivée du TGV, on s'aperçoit qu'il y a du retard. Quelle réponse pouvez-vous apporter à cela?

Ine Somers (Open Vld): Er werd gezegd dat STAR 21 ging over de zichtbare dingen en dat veiligheid tot het normale beheer van de NMBS behoorde. U hebt nooit van de NMBS-directie vernomen dat er problemen waren. In het verslag staat echter duidelijk dat de raad van bestuur in 1992 al aangaf dat er belangrijke vertragingen waren. Daarnaast denk ik ook dat, als de NMBS investeringsplannen dient uit te voeren en er middelen ter beschikking worden gesteld, de regering in zekere mate die projecten en de uitvoering van de investeringen dient op te volgen. Er moet toch zijn vastgesteld dat er een achterstand werd opgelopen. Op welke manier werd op dat moment ingegrepen, toen wij meer en meer vertraging ten opzichte van onze buurlanden vaststelden?

De **voorzitter**: Ik zou daaraan graag nog een vraag willen toevoegen betreffende STAR 21. U zegt dat u nooit werd geconfronteerd met een vraag om meer middelen uit te trekken voor de veiligheid. Met STAR 21 werd 15 miljard per jaar beschikbaar gesteld om de onderhoudsachterstand, die in het verleden was opgelopen, terug in te lopen.

Jean-Luc Dehaene: Niet alleen voor onderhoud.

De **voorzitter**: Maar wel effectief om een aantal investeringen door te voeren binnen dat pakket, terwijl de NMBS zelf verantwoordelijk was voor het opstellen en het uitvoeren van STAR 21. Daarnaast stellen wij vast dat de toenmalige directeur-generaal, achteraf afgevaardigd bestuurder, de heer Schouppe, verklaarde dat eind jaren '80 tot begin jaren '90 een aantal investeringen niet konden doorgaan, wegens de machtspositie van ACEC, dat de prijzen naar omhoog dreef – wij hebben gehoord tussen 40 en 400 % –, maar ook wegens een beperking van de financiële middelen.

Het is vandaag natuurlijk gemakkelijker door de bril van 2010 te kijken naar eind jaren '80 en begin jaren '90. Daarin geef ik u gelijk. Hier zegt men echter dat men een gebrek aan financiële middelen had. Daarom had men een werkgroep opgericht om TBL1 te spreiden in de tijd en achteraf stop te zetten. Daaruit blijkt ook een tegenspraak. Ik heb van uw voorganger, de heer

De Croo, gehoord dat er nooit vanuit de regering werd gezegd dat er bespaard moest worden. Daarnaast verklaart de maatschappij toch dat zij niet voldoende middelen had om te investeren in veiligheid.

Jean-Luc Dehaene: Om onmiddellijk uw vraag te beantwoorden, de beslissing om TBL te spreiden is een beslissing van 1987. Die beslissing is wellicht ook aangehouden bij hetgeen de spoorwegen mij hebben voorgesteld om in STAR 21 in te schrijven.

Het is wel duidelijk dat de NMBS mij, toen ik in 1988 aangekomen ben, een duidelijk signaal gegeven heeft. Het investeringsniveau was omwille van de besparingen – ik zat ook in de regering die de besparingen gedaan heeft – te laag gezakt en indien dat werd doorgetrokken, kon men niet garanderen dat het net zoals het was op niveau zou blijven. Dat was een eerste punt. Ten tweede zat ik met de uitdaging van de hogesnelheidstrein. Verder zat ik met een aantal vragen om onder meer knelpunten in het binnenlands net op te lossen. Dat heeft mij ertoe gebracht de regering te vragen om over een periode van tien jaar, met een opbouwfase van drie jaar, de betalingsmiddelen op te drijven tot 15 miljard, zodat we die drie elementen konden opvangen. Daarmee werd niet alles mogelijk, maar in belangrijke mate konden daarmee de knelpunten en de hst worden aangepakt. Ook de middelen die de spoorwegen hadden, onder meer om de veiligheid aan te pakken, konden zo worden ingebouwd.

De manier waarop de NMBS dit technisch heeft vertaald, met TBL1 overgaand naar TBL2 en TBL3, was een technische beslissing die door technici binnen de NMBS is besproken. Ze hebben wellicht ook verslag uitgebracht aan de raad van bestuur. Dat zou u de mensen van de raad van bestuur moeten vragen. Als dusdanig was dat geen beslissing die doorgestuurd werd of die grondig besproken werd. Als deze beslissing gedragen werd door de technici, de directie en de raad van bestuur van de NMBS, wie ben ik dan om te gaan zeggen dat het een verkeerde beslissing is? Dat is ook de normale gang van zaken. Ik vind dat ik niet goed geplaatst was om daarin zelf als technicus tussenbeide te komen.

L'accident d'Aalter a amené à développer le TBL1 et à l'exécuter à partir de 1986-1987. Il est clair aussi, comme je vous le disais, que la pression en 1987 n'était probablement plus la même qu'immédiatement après l'accident. On a réparti dans le temps. L'attention n'était plus la même

qu'après l'accident. Mais c'est un phénomène auquel j'ai assisté à plusieurs reprises. J'ai toujours dit qu'au moment d'une crise, il faut être rapide dans l'implémentation, parce qu'il ne faut pas longtemps avant qu'on en revienne au *business as usual*.

Cela étant dit, je ne peux pas m'imaginer que la SNCB ne se souciait pas de la sécurité. Je n'ai jamais été confronté à des signaux témoignant d'un manque de moyens en ce domaine. Mais il m'a été soumis, à un moment donné, que les moyens utilisés dans le réseau étaient insuffisants par rapport à la haute vitesse et qu'il fallait développer de nouveaux systèmes pour y répondre.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer Dehaene, in welke mate bent u van oordeel dat de top en de raad van bestuur van de NMBS u in die periode voldoende heeft ingelicht?

U zegt dat, als men u anders had geïnformeerd of meer duidelijk had gemaakt, en zeker op het vlak van veiligheid, u wellicht een andere houding zou hebben aangenomen ten opzichte van de NMBS dan u toen te goeder trouw hebt gedaan.

Jean-Luc Dehaene: Ik heb aan de NMBS een aantal impulsen gegeven. Ik heb ze opgesomd: de stations, het feit dat de hogesnelheidstrein moest kunnen worden gerealiseerd, het feit dat dit niet ten koste van het binnenlands net mocht gebeuren enzovoort.

Had ik signalen gekregen dat er heel veel bijkomende middelen nodig waren in termen van veiligheid, dan zou ik dat element wellicht hebben geïntegreerd, zoals ik nu de voorstellen van de NMBS op het vlak van de veiligheid heb geïntegreerd.

Daarmee heb ik niet gezegd dat ik meen dat de directie of de raad van bestuur van de NMBS een fout heeft begaan. Zij hebben geoordeeld op basis van de gegevens waarover zij op dat ogenblik beschikten en, nogmaals, met een enigszins verminderde druk in vergelijking met een periode onmiddellijk na een ongeval, en met een druk van buitenaf die op andere elementen was toegespitst dan op veiligheid.

Men moet dit dan ook in overweging nemen. In de daaropvolgende contracten met de NMBS was de stiptheid bijvoorbeeld een veel grotere politieke prioriteit dan het probleem van de veiligheid, omdat er op dat ogenblik geen signalen waren wat dat betreft.

De **voorzitter:** Ik denk dat wij hier kunnen afronden. Ik dank de heer Dehaene in naam van de commissie om ons te helpen bij onze werkzaamheden.

De vergadering wordt gesloten om 17.41 uur.

La séance est levée à 17.41 heures.