

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

du

LUNDI 20 DÉCEMBRE 2010

Après-midi

---

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer David Geerts.  
La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. David Geerts.

**Hoorzitting met de heer Didier Reynders, voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS van 1986 tot 1991 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof**

**Audition de M. Didier Reynders, président du conseil d'administration de la SNCB de 1986 à 1991 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes**

**Didier Reynders:** Monsieur le président, mesdames et messieurs, mon intervention en qualité de président du conseil d'administration de la SNCB, puisque c'est à ce titre que vous avez souhaité me recevoir, couvre la période du 13 octobre 1986 au 22 juillet 1991. Permettez-moi, comme je l'ai fait à l'époque chaque fois que des accidents graves se sont déroulés, d'avoir d'abord une pensée pour l'ensemble des victimes des accidents - vous travaillez sur l'un ou l'autre épisode récent, mais il y en a eu à d'autres époques – et d'avoir une pensée pour les victimes et leurs familles, qu'il s'agisse de membres de l'entreprise ferroviaire, de voyageurs ou de tiers. Différents types d'accidents ont pu se produire au fil du temps.

Je voudrais d'ailleurs dire à ce sujet qu'en lisant les conclusions des experts, je comprends l'ensemble des réactions, mais je voudrais

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

van

MAANDAG 20 DECEMBER 2010

Namiddag

---

rappeler que, pour tous les travailleurs du rail, la sécurité est une vraie préoccupation, une préoccupation au jour le jour. C'est une chaîne qui assure la sécurité, depuis la construction des voies, la mise en œuvre du matériel, les liaisons entre le sol et le train. Mais c'est une préoccupation que j'ai toujours trouvée au cœur de l'activité de l'ensemble des cheminots. Donc, on peut porter beaucoup d'évaluations en la matière, mais je tenais aussi à le rappeler.

Je suis arrivé à la présidence du conseil d'administration de la SNCB alors que M. Herman De Croo était ministre de tutelle. La structure mise en place introduisait une nouvelle fonction: l'administrateur délégué. Cette fonction fut assurée par M. Honoré Paelinck jusqu'au 24 avril 1987. Par un arrêté royal du 19 novembre 1986, M. Etienne Schouppe fut désigné directeur général de la SNCB. Enfin, le 9 mai 1988, M. Jean-Luc Dehaene remplaçait M. De Croo comme ministre de tutelle. Je crois que vous avez eu l'occasion d'entendre l'ensemble de ces personnes au sujet du rôle qu'elles jouaient à la SNCB pendant la période où j'ai exercé la présidence du conseil d'administration.

Le premier rapport des experts retrace longuement l'évolution historique de la politique de sécurité de la SNCB durant la période 1982 à 2002. C'est dans cette période que s'inscrit mon mandat. Je souhaiterais faire un bref état de la situation des systèmes de sécurité en vigueur au moment de mon entrée en fonction. À la suite de l'accident d'Aalter le 13 juillet 1982, une priorité absolue a été accordée à la poursuite du développement et à l'achèvement du système de sécurité réalisé en collaboration avec les ACEC

depuis la fin des années '70. Cette décision constitue la base de la mise en œuvre du système TBL. Ainsi, pendant la période allant de 1983 à 1986, des prototypes sont développés par les ACEC et largement testés sur le réseau ferroviaire. Le développement de ces systèmes de sécurité est en partie financé par la SNCB et en partie par l'État via le Fonds d'investissement stratégique dans l'industrie de pointe belge.

En d'autres mots, il convenait de continuer l'étude avec les ACEC.

Début 1987, peu après le début de mon mandat, l'État a imposé de lourdes économies à la SNCB et a revu à la baisse les budgets alloués aux programmes d'investissement dans l'industrie de pointe. Je renvoie au rapport sur le sujet. Il s'ensuit une période de disette budgétaire, notamment dans les investissements. C'est dans ce contexte budgétaire de la fin des années 1980 que le comité de direction de la SNCB décide le 4 mai 1987 de créer un groupe de travail TBL chargé de dresser un inventaire du matériel déjà livré, de procéder à une évaluation du système TBL, d'étudier les possibilités de poursuivre la mise en œuvre du système malgré les restrictions budgétaires, d'évaluer l'utilité économique des investissements.

Les principales conclusions de ce groupe de travail – je ne les reprendrai pas dans leur ensemble car elles sont développées dans le rapport – sont: le système TBL répond aux attentes de la SNCB et il est suffisamment fiable, le système TBL est comparable à celui de la plupart des réseaux ferroviaires étrangers (à la fin des années 1980), le système TBL ne permet pas d'éviter un franchissement de signal mais permet d'en limiter les conséquences. Le rapport du groupe de travail TBL daté du 22 juin 1987 se conclut par un avis qui préconise une période de cinq ans pour l'évaluation du système en cas de poursuite du projet.

Sur la base de ce rapport et en raison des restrictions budgétaires que j'ai évoquées et imposées par l'État, le comité de direction de la SNCB a examiné trois scénarios – arrêter, freiner ou continuer – et a évalué leur contexte et leur coût. Il a été contraint de ralentir la réalisation du contrat en cours avec les ACEC, de l'étaler dans le temps. On notera que le groupe de travail TBL souligne dans son rapport du 22 juin 1987 (en page 30) que le projet TBL est nécessaire au constructeur.

Le comité de direction du 16 juillet 1987 a opté

pour le scénario du ralentissement du programme TBL qui s'est étalé jusqu'aux années 1990. Le système TBL1 a été mis en place dans les années 1987 à 1993 à la satisfaction de la SNCB. En 1991, 13 % des signaux et 6 % des engins de traction étaient équipés de la TBL1. Je sais que le contrôle de la vitesse était une préoccupation des services concernés et qu'une version TBL2-3 développée pour ajouter le contrôle de vitesse à la TBL1 a été étudiée à partir du début des années 1990. Pour autant que je me souviens, le sujet n'est pas revenu au conseil d'administration avant la fin de mon mandat.

Je voudrais maintenant parcourir les questions abordées par les experts de manière plus systématique.

Existe-t-il une vision commune de la sécurité au sein du conseil d'administration et de la direction? Y a-t-il eu une évolution au fil des années?

Chaque dossier soumis au conseil d'administration concernant les éléments essentiels d'un chemin de fer contient intrinsèquement la notion de sécurité: approbation d'investissements, renouvellement d'équipements d'entretien, rénovation et révision de matériel roulant, etc. C'est tellement évident que cela ne revient pas nécessairement dans chaque débat. À cette époque, les débats principaux en matière de sécurité portaient sur la suppression des passages à niveau – on a peut-être perdu cela de vue aujourd'hui – qui provoquaient de nombreux accidents, avec de lourdes conséquences. Les programmes d'investissement prévoyaient des suppressions de passages à niveaux pour les remplacer par d'autres types de croisements.

Comment les contacts avec l'industrie se sont-ils déroulés?

À l'occasion d'autres auditions, il est apparu que les contacts étaient étroits. Pendant mon mandat, nous étions en pleine phase d'installation de la TBL de première génération. Je rappelle que cette installation résulte d'une décision du CMCES (Comité ministériel de coordination économique et sociale) de décembre 1982, après l'accident d'Aalter. Je suppose que dans ces décisions, tant le ministre des Transports et des Communications à l'époque que le ministre des Affaires économiques étaient intéressés puisqu'une tranche de l'investissement était financée par des crédits de l'État mis à disposition pour soutenir des industries de pointe, dans une négociation, comme dans d'autres domaines, avec les entreprises. La SNCB appliquait cette décision

prise en CMCES.

À quel point la problématique a-t-elle été ressentie comme urgente, notamment après l'accident d'Aalter?

La TBL et les autres dispositifs de protection de la marche des trains ne s'achètent pas de manière simple dans un magasin. Ce sont des produits à développer en partenariat. Si je me reporte au début des années '80, tant l'industrie que la SNCB avaient besoin d'une période d'étude et de mise à l'essai pour définir et installer les premiers équipements à la suite de la décision de 1982. En 1986, les coupes sombres dans le budget ont obligé à faire des choix, "sauf nécessité impérieuse pour la sécurité" – je cite le procès-verbal du conseil d'administration du 9 juin 1987 –, dans l'optique de ralentir et d'étaler la mise en œuvre dans le temps.

C'est le rapport du groupe de travail qui a ensuite permis de prendre cette décision.

Comment la direction de la SNCB a-t-elle évalué les diverses propositions d'économies en 1987 et comment a-t-elle finalement opéré des choix?

Des éléments de réponse sont à trouver dans le PV du conseil d'administration du 9 juin 1987. En effet, la direction propose des mesures en vue de limiter les dépenses d'investissement. Suivant la première de ces mesures, aucun travail nouveau ne sera plus entamé au cours des prochaines années, sauf nécessité impérieuse pour la sécurité ou besoin urgent pour le maintien de la qualité du réseau. Une réserve est toutefois créée pour des besoins urgents qui n'ont pas encore été définis au moment de la décision. Elle propose encore de passer par des préfinancements pour ne pas stopper des travaux inévitables ou entamés, dans le passé, avec l'approbation de l'État. Les travaux sont d'ailleurs énumérés, travaux qui seront ralentis dans le cadre du programme d'austérité. Mais elle précise que des travaux du programme Memor Stop, en fait TBL, doivent être poursuivis.

Lors de ce conseil, j'ai attiré l'attention sur le fait que le budget d'investissement proposé pourrait encore être changé en fonction des décisions budgétaires prises au niveau gouvernemental. Et un vice-président du conseil a mis l'accent sur l'importance de la SNCB pour l'emploi dans certains secteurs ainsi que pour la politique industrielle du pays, notamment comme appui à la promotion des technologies de pointe et au développement de prototypes, cela pour rappeler

la manière dont les liens avec l'industrie étaient réalisés.

Dans quelle mesure la SNCB a-t-elle pu prendre, à l'époque, des décisions en toute indépendance? La question contient, d'une certaine façon, la réponse. À l'occasion du conseil d'administration, on a rappelé le lien avec l'industrie. Mais la décision de départ était prise en CMCES avec un financement partagé. Tous les dossiers de financement partagé ou de compensation étaient portés par le ministre en charge et le ministre des Affaires économiques de l'époque.

Pour ce qui concerne la comparaison avec l'étranger aux alentours des années '90, je n'ai pas d'éléments particuliers de réponse à vous donner à ce sujet.

Comment se fait-il que l'on ne soit plus revenu, après 1987, sur le plan de sécurisation, notamment en fonction des évolutions à l'étranger? Je l'ai rappelé: le groupe de travail que j'ai mentionné avait proposé une période de probation de cinq ans sur le matériel en cours d'installation avant de s'engager plus loin. Par ailleurs, les dotations n'offraient pas la possibilité de s'engager vers de nouveaux développements. Nous avons proposé ces derniers au gouvernement dans le projet Star 21, au début des années '90. Pour ce qui concerne l'exécution de ce projet, je ne peux vous donner d'éléments de réponse puisqu'elle n'a eu lieu qu'après mon départ de la SNCB, en 1991.

Pourquoi la Belgique n'a-t-elle pas suivi l'exemple de la France: achat d'un système étranger, adaptation, implémentation? Je renvoie ici à la décision gouvernementale du CMCES de décembre 1982 pour la TBL1. La TBL2-3 a été développée après mon mandat, mais nous exécutions, à l'époque, une décision gouvernementale sur le choix du partenaire et du produit.

Quelle priorité les dirigeants ont-ils accordé à la sécurisation du trafic ferroviaire? Comme je le disais, c'est une préoccupation dans tous les dossiers d'investissement, tant en infrastructure qu'en matériel de sécurisation du trafic. Simplement, je n'ai pas le souvenir que la ponctualité ait joué un rôle. Je veux dire par là que le souci de ponctualité ne devait et ne devrait jamais conduire à diminuer les dispositifs pris en matière de sécurité.

À la question de savoir comment il se peut qu'aussi peu d'attention ait été accordé à la

sécurité malgré ce qu'on savait sur le lien entre les franchissements de signaux et les accidents, c'est un peu répétitif. Ce lien avait d'ailleurs été signalé dans de nombreux documents au niveau de la direction.

Il est vrai que je n'ai pas retrouvé de trace de présentation de ce point au conseil d'administration. Je rappelle seulement qu'à l'époque, depuis l'accident d'Aalter jusqu'à la fin de mon mandat en 1991, nous n'avons pas connu d'accident certainement pas de cette ampleur, ni d'ampleur comparable lié à des franchissements de signaux. Par contre, nous mettions l'accent sur la suppression des passages à niveau.

Je pourrais d'ailleurs y ajouter la réflexion sur les malheureusement nombreux suicides qui se réalisent aussi sur les voies de chemins de fer et qui posent d'énormes problèmes avant tout pour les familles et les victimes, mais aussi pour les conducteurs et l'entreprise elle-même. Le choc est au moins aussi important chez les conducteurs.

Enfin, les cahiers des charges ont-ils été rédigés avec le partenaire industriel dans les années 80? Je pense que cela a été confirmé par d'autres devant votre commission. Bien entendu, la décision était prise au gouvernement suite à des négociations, je présume – sans disposer d'éléments concrets – entre les Affaires économiques et l'entreprise concernée. Bien entendu, l'entreprise était directement associée au développement du projet; probablement aussi en matière de cahier des charges.

Je sais qu'à l'époque, des choix imposés pour soutenir des activités économiques dans le pays entraînaient des prix plus élevés pour la SNCB et conduisaient à un transfert indirect, un subside indirect de l'État à une entreprise, en passant par la SNCB, mais en privant celle-ci dès lors d'un certain nombre de ses moyens d'action.

Monsieur le président, pour conclure et avant de répondre aux questions si vous le souhaitez, comme je le disais en commençant, la sécurité est une préoccupation constante et encore aujourd'hui, je l'espère et je l'ai toujours vécu ainsi, de tous les cheminots depuis celles et ceux qui travaillent sur la voie, ou qui accompagnent les trains, mais aussi de ceux qui prennent des décisions dans des bureaux ou dans des comités de direction ou des conseils d'administration. C'est une chaîne complète.

Il est vrai que, durant la période de la fin des années '80 où j'ai été président de conseil

d'administration, nous mettions en œuvre les décisions prises à la suite de l'accident d'Aalter – et nous l'avons fait durant toute la période – sans être sous pression d'autres incidents ou accidents de même nature, alors que, en revanche, nous étions très préoccupés par d'autres types d'investissements de sécurité. Je cite à nouveau, pour terminer: la suppression des passages à niveau, une vraie préoccupation au quotidien.

Tout cela pour vous dire que je suis prêt à répondre à vos questions. J'ai une excellente mémoire, mais vous comprendrez qu'une vingtaine d'années ont passé depuis la fin de mon mandat à la SNCB. Et surtout que le contexte a complètement changé.

Je prendrai un seul exemple. Dans la sécurité automobile, en 1975, on a imposé la ceinture de sécurité à l'avant. Il a fallu attendre le début des années '90 pour imposer le port de la ceinture de sécurité à l'arrière et on commence maintenant à réfléchir à l'obligation d'imposer des airbags dans un certain nombre de véhicules. Je dis simplement cela pour resituer le cadre de la sécurité.

Je le répète: pendant toute la période où j'ai eu à présider le conseil d'administration, nous avons tenté de mettre en œuvre les décisions prises après l'accident d'Aalter et de réfléchir aux mesures à mettre en œuvre pour améliorer le système qui avait été retenu.

Il est vrai que nous n'avons pas été sous la pression – je m'en réjouis – d'accidents de même nature. Il a d'ailleurs fallu attendre près d'une dizaine d'années si je ne me trompe pour voir un accident – le drame de Pécrot – entraîner de fortes réactions.

Je n'ai donc pas de réponse à donner sur les raisons qui font – je vous ai cité les chiffres – que nous avons équipé une partie du réseau et des engins en 1991 et que, probablement en 2010, bientôt 2011, soit 20 ans plus tard, les proportions ne sont pas très différentes.

Mais je peux témoigner du fait qu'à l'époque en tout cas, la sécurité était au cœur des préoccupations de la SNCB.

De **voorzitter**: Bedankt voor de inleidende uiteenzetting. Wie vraagt als eerste het woord?

**Rachid Madrane (PS)**: Monsieur le président, monsieur Reynders, en tant que président du comité de direction de l'époque, quelle a été votre

réaction à la suite de la décision de 1987 de ralentir la mise en œuvre du système TBL1? Avez-vous été alerté? Ou bien avez-vous, vous-même, alerté le ministre de tutelle ou l'administrateur délégué du risque évident de voir la sécurité du rail diminuer? Avec le recul, comment jugez-vous cette décision de 1987 d'abandonner la TBL1? Quel regard portez-vous aujourd'hui sur ce choix? Comme nous l'avons vu et compris au fil des auditions, cette décision influencera durablement et négativement la sécurité du rail belge.

Enfin, pourriez-vous nous éclairer sur la manière dont s'articulaient à l'époque les relations et la hiérarchie décisionnelle entre le ministre de tutelle, l'administrateur de la SNCB, le comité de direction et le conseil d'administration?

**Didier Reynders:** Monsieur Madrane, je tiens à apporter une correction à ce que vous venez de dire. Je n'ai jamais été président du comité de direction. J'ai d'abord été administrateur et j'ai ensuite présidé le conseil d'administration de 1986 à 1991, comme je l'ai dit au début de mon intervention. Je n'ai donc pas participé aux décisions qui ont été prises mais je peux vous en expliquer la genèse.

Quand les mesures d'économie budgétaire sont intervenues, il a été décidé de faire examiner par un groupe de techniciens internes à l'entreprise les raisons qui justifiaient de poursuivre, d'arrêter, de freiner ou de ralentir le programme mis en œuvre. Il y avait plusieurs raisons à cela: les économies budgétaires à réaliser et, à côté de cela, le débat sur la manière d'évaluer le système et cette idée de mettre le système qui était développé à l'épreuve pendant cinq ans. Pourquoi? D'autres l'ont certainement dit aussi devant votre commission. Le choix a été fait, pour partie, en fonction d'impératifs ferroviaires et, pour partie, en fonction d'impératifs de soutien à des entreprises du pays. C'est le choix du gouvernement! À l'époque, le ministère des Affaires économiques avait bien entendu un objectif de soutien des entreprises, en l'espèce, les ACEC. Les chemins de fer avaient une ambition de sécurité.

Financés par les deux, on a tenté de trouver un moyen terme, si j'ose dire, pour vérifier la fiabilité du système et pour voir sur quelle période on pouvait le mettre en œuvre.

Vous m'avez demandé ce que je pensais de l'abandon du système, mais nous ne l'avons jamais abandonné. La décision a été d'étaler les

investissements. Je vous ai rappelé qu'en 1991, 13 % des signaux et 6 % des engins de traction étaient équipés de la TBL1. Je me pose toujours la question de savoir pourquoi, 20 ans plus tard, il est probable que les chiffres ne sont pas très différents. J'ai dû quitter, comme l'a dit un coureur cycliste dans un autre cas, "à l'insu de mon plein gré" le conseil d'administration. Je n'ai pas pris la décision de m'en aller mais le gouvernement l'a prise à ma place.

J'ai lu un extrait du conseil d'administration en 1987. J'ai attiré l'attention sur deux éléments: que les économies budgétaires entraîneraient peut-être encore certains efforts de l'entreprise et que si nous devons couper dans certains investissements (le comité de direction allait également dans ce sens), la sécurité et la qualité du réseau resteraient les deux éléments de référence. Je ne peux pas vous dire pourquoi, après 1991, ce que nous avons fait s'est arrêté. En 1991, en plus de la part du réseau équipé et des engins (je vous ai communiqué les chiffres), nous avons déposé le projet Star 21 dans lequel vous retrouvez des recommandations d'investissement. Je sais qu'il y a eu par la suite un plan global et beaucoup d'autres économies mais je ne peux pas vous dire pourquoi entre 1991 et 2010, ce travail n'a pas été poursuivi. Nous n'avons jamais abandonné la TBL1 et elle a été mise en œuvre dans les volumes annoncés pour 1991, avec un peu d'étalement. Par la suite, je ne sais pas ce qu'il s'est produit.

La hiérarchie? Elle a un peu varié puisque, comme je l'ai rappelé, nous avons, dans la nouvelle formule de fonctionnement des organes de gestion de la SNCB, un administrateur délégué jusqu'en fin 1986, début 1987. Il a démissionné. Vous l'avez reçu, je pense. Il s'agit de M. Paelinck. Assez rapidement, on a donc travaillé avec le directeur général, Etienne Schouppe, qui a assumé des fonctions plus importantes que celles qui étaient normalement celles d'un directeur général vu la vacance de la fonction d'administrateur délégué, qu'il est d'ailleurs devenu beaucoup plus tard.

Dans le fonctionnement, il y avait une règle de base. Elle figure d'ailleurs en entête des procès-verbaux de tous les conseils d'administration de la SNCB: le ministre des Communications préside les séances auxquelles il souhaite participer. À tout moment, le ministre des Communications pouvait donc venir présider le conseil d'administration.

À l'époque, on a eu plusieurs fois l'occasion, plus souvent avec M. De Croo qu'avec M. Dehaene, de voir le ministre présent. Vous demandiez quelle était la ligne hiérarchique: en premier, il y a les moyens que le gouvernement décide de mettre à disposition en subvention directe et/ou en complément, comme dans le cas des investissements pour les industries de pointe. Voilà un premier élément dont nous devons tenir compte. Ensuite, il y a un comité de direction qui gère l'entreprise au quotidien, avec de très grandes capacités de décision, vu la taille de l'entreprise. Le conseil d'administration et le comité restreint, qui existait également alors et qui avait succédé à l'ancien comité permanent, avaient un rôle intermédiaire, un rôle de lien entre la direction et le conseil.

À partir de là, je ne dis pas que la SNCB est une entreprise militarisée mais la ligne de commandement est plutôt directe. Quand des décisions sont prises au niveau de la direction, l'exécution descend très rapidement vers les services. Ce qu'on a tenté et que j'ai découvert dans les années 1980, c'est faire en sorte que les services se parlent davantage et qu'on intègre des directions. Il y avait des directions de la voie et de la signalisation. Il n'était pas inutile que de temps en temps, voie et signalisation se rencontrent, à l'instar des responsables de l'infrastructure et du transport.

De **voorzitter**: Heeft iemand nog vragen bij de beslissing uit 1987 om de implementatie van TBL te vertragen?

**Ine Somers** (Open Vld): In 1987 werd beslist de implementatie te vertragen, dus over een grotere periode uit te rollen. Werd af en toe die beslissing nog besproken om na te gaan of het een correcte beslissing was en of men die beslissing eventueel niet moest herzien?

**Didier Reynders**: Ik heb altijd gezegd dat het een beslissing was op basis van een verslag van een werkgroep. Het was een beslissing van het directiecomité die werd meegedeeld aan de raad van bestuur.

Op basis van het verslag werd beslist dat men vijf jaar nodig had voor een echte evaluatie. Wij hebben die beslissing genomen in 1987 met een correcte implementatie en een ander tijdsschema tot en met 1991.

Ik weet niet wat de verschillende conclusies waren na 1991, maar tot aan mijn vertrek bij de NMBS was er een correcte implementatie van de

beslissing van 1987 op basis van een heel correct verslag van de werkgroep. Ik hoopte dat het mogelijk was om na vijf jaar een evaluatie te maken, maar ik maakte toen geen deel meer uit van de raad van bestuur.

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw toelichting bij de cruciale periode met betrekking tot de beslissing van 1987.

Als we dit nu bekijken, natuurlijk a posteriori, moeten wij vaststellen dat de beslissing in 1987 om de investeringen in TBL1 in de tijd te gaan spreiden, er op neer is gekomen dat de investeringen in TBL op dat moment zijn stopgezet of dat men ze heeft laten uitdoven. De bestelling die reeds was gebeurd, werd nog uitgevoerd maar daarna is ze toch gestopt.

In 1987 is dus, a posteriori, dat geef ik toe, de beslissing gevallen dat men er niet mee doorging.

Toen was er de ene na de andere besparingsronde, de personeelsstop bij de NMBS en de investeringstop. Hoe zou u reageren op de hypothese dat de investeringen in het veiligheidssysteem toch te lijden hebben gehad, zo niet zijn stopgezet, omwille van de moeilijke overheidsfinanciën en de saneringsoperaties in die periode?

Er wordt altijd gezegd: "Wij besparingen binnen de NMBS, maar we besparen nooit op veiligheid". Als wij dat van op afstand bekijken, en wij zijn inderdaad 20 jaar verder, dan lijkt het er sterk op dat ook de investeringen in de veiligheid te lijden hebben gehad onder de saneringen van de overheidsuitgaven.

**Didier Reynders**: Het is meer een advies. Ik moet herhalen dat het geen stopzetting was. Er zijn toch een aantal investeringen gebeurd tot en met 1991. Ik heb de cijfers meegedeeld. Ik weet niet waarom men de volgende twintig jaar niet met TBL kon verdergaan.

Het was geen stopzetting. In 1991 hadden wij op het netwerk 13 % van de signalen en 6 % van de tracties.

Het is toch normaal om een echte evaluatie te maken. Het is een beslissing van 1982 van een ministerieel comité op basis van vragen aan de NMBS voor veiligheid, maar ook de vraag voor steun aan verschillende bedrijven. Dat is zeer klaar en duidelijk. Dat was zo beslist met twee bronnen van financiering.

Wij startten een zeer moeilijk project met veel studies en dergelijke meer. Wij moeten gaan naar een evaluatie.

Ik herhaal, in 1987, op basis van een beslissing van de ministerraad om tot een saneringsplan te komen, moesten wij over enkele besparingen bij de NMBS beslissen. Wij hebben gezegd: niet voor veiligheid en niet voor de kwaliteit van de diensten, zo veel mogelijk. Vier jaar later, ik zal de cijfers niet herhalen, is er een investering geweest.

Waarom er sinds 1991 tot nu een dergelijk laag niveau van aanvullende investeringen en onderhoud is geweest, weet ik echter niet. Ik was niet mee aan boord. Ik kan het u dus niet zeggen.

U moet echter het verslag van de technische werkgroep lezen, waarin er heel klaar en duidelijk twijfels werden geuit bij een mogelijke evaluatie. De werkgroep wilde niet te vlug tot een evaluatie overgaan. Zij gaf een termijn van vijf jaar op om de evaluatie te doen.

Zoals ik reeds heb gezegd, tonen de cijfers aan dat er tot en met 1991 een rem op de investeringen stond. Daarna verliepen de investeringen normaal. Het was ook normaal dat er in 1992 en 1993 een evaluatie zou worden gemaakt, waarna er dan nieuwe investeringen zouden kunnen gebeuren. Ik heb ze niet gezien, want ik was toen niet meer bij de NMBS.

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil nog heel kort en ter verduidelijking reageren.

Ik heb ook niet beweerd dat men in 1987 gestopt is met investeringen. Ik heb wel opgemerkt dat wij a posteriori moeten vaststellen dat de beslissing destijds om te vertragen en te evalueren ertoe heeft geleid dat de NMBS geen nieuwe bestellingen voor TBL1 heeft geplaatst. Enkel de opgestelde bestelling is uitgevoerd.

Ik heb het verslag van de bedoelde werkgroep ook bekeken. Een van de redenen om de investeringen toch te laten doorlopen, was omdat het systeem was besteld. Er mochten dan ook schadevergoedingen worden verwacht, indien het contract zou worden stopgezet.

**Didier Reynders**: Wij hebben in 1987 beslist om vijf jaar later, zijnde in 1992, een evaluatie te houden. De evaluatie is er misschien in 1993 of later gekomen.

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Toen is ook de beslissing genomen om met TBL2 te starten.

**Didier Reynders**: Ik mag niets zeggen over de beslissingen van anderen. Echter, na het ongeluk in Aalter is klaar en duidelijk beslist om echt in de veiligheid te investeren. Wij hebben de beslissing van het ministerieel comité ook uitgevoerd.

Daarna heeft de werkgroep voorgesteld de investeringen tot 1991 over verschillende jaren te spreiden. Dat werd gedaan. In vergelijking met vandaag was het niveau van de investeringen heel hoog, zoals u in de cijfers kan zien.

Vervolgens moest de NMBS normaal gesproken een evaluatie houden. Ik was echter niet meer bij de NMBS. Ik zal dus niets zeggen over een evaluatie in 1992 of 1993.

Wij zijn nu echter achttien of negentien jaar later. Zelfs een vertraging van twee of drie jaar, eind jaren tachtig, ... Het was een ander Hertoginnedal destijds, met een heel grote sanering van de overheidsfinanciën. Waarom er achttien of negentien jaar later geen investeringen zijn gedaan, weet ik echter niet. Ik weet het niet in mijn toenmalige hoedanigheid van voorzitter van de raad van bestuur.

**Tanguy Veys** (VB): Op het moment dat u in 1987 die beslissing hebt genomen om de uitrol van TBL1 te vertragen, waren er dan geen alternatieven? Als men toch moest besparen, heeft men dan niet onderzocht om op andere vlakken die besparing te realiseren, zonder specifiek te kiezen voor dat TBL1-dossier?

**Didier Reynders**: Ik heb al gezegd dat de keuze altijd gebeurde op basis van een verslag. Ik ben een specialist in vele zaken, u ook, maar om nu te weten of het al dan niet nodig was verder te gaan met zo'n prototype voor veiligheid met TBL, destijds? We zijn nu 2010, maar eind jaren tachtig waren wij vijf of zes jaar na het gebruik van de eerste pc's in de Belgische bedrijven. Nu speelt elk kind met de pc. Destijds ging het over een prototype. Het is toch normaal om een verslag te vragen aan echte specialisten binnen de NMBS. Het is zo gegaan. U hebt dat gelezen.

Wat was de eerste bekommernis? Het ging om een prototype en dus moest er een evaluatie komen. Waarom? Omdat men niet zeker was van de keuze voor ACEC of een andere firma. Waarom zijn wij doorgegaan zonder andere? Het was een beslissing van de regering in 1982 om te kiezen voor ACEC, met de bijhorende financiering.

Zoals voor andere investeringen ging het om een keuze van twee ministers, denk ik: de ministers van Communicatie en Economische Zaken. Het was klaar en duidelijk, destijds.

Er is inderdaad sprake van een vertraging. Wij hebben investeringen gedaan tot en met 1991. Waarom hebben wij daarna geen nieuwe investeringen gezien en geen nieuwe oriëntaties naar TBL1 of een ander systeem? Ik herhaal het, dat weet ik niet!

Wat de beslissing in 1987 betreft. Ik heb altijd gezegd dat alle beslissingen op zijn minst ter informatie naar de raad van bestuur gaan. U vraagt altijd waarom die beslissing werd genomen. Het is een beslissing van het directiecomité. Ieder zijn taak. Het is normaal dat zo'n beslissing genomen wordt op basis van een technisch verslag van de diensten. Het was echter een beslissing van het directiecomité. Wij hebben altijd gezegd in de raad van bestuur dat moest worden doorgegaan met investeringen inzake veiligheid en kwaliteit van de diensten. Het is ook zo gegaan. In 1991 was het hele plan gerealiseerd. Daarna weet ik het niet.

Ik heb ook wat gelezen. Ik heb geprobeerd om dezelfde cijfers te zien als in 1991, namelijk 13 % voor de signalen en 6 % voor de locomotieven. Ik heb echter geen hogere cijfers gezien in de daaropvolgende twintig jaar. Ik kan dan ook alleen maar bevestigen dat veiligheid aan het einde van de jaren tachtig een echte bekommernis was voor de NMBS. Daarna was dit hopelijk ook nog het geval.

**Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, ik zou graag nog een hypothese toevoegen omtrent die periode rond 1987. In het verslag van de werkgroep stond eigenlijk ook dat TBL1 functioneerde conform de verwachtingen van de NMBS. Het functioneerde dus eigenlijk goed. Op zich was de evaluatie van het systeem zelf, aangezien het naar behoren werkte, conform de verwachtingen, niet echt nodig over vijf jaar. Wel was het in die periode zo dat de nieuwe systemen met een permanente opvolging van de snelheid mee in het vizier kwamen. Het zou dus een hypothese kunnen zijn dat men op dat moment dacht dat men beter de rem wat op het oude systeem kon zetten en beter kon kijken naar de komst van nieuwe systemen die ook de permanente snelheidsopvolging konden doen.

**Didier Reynders:** Dat is de reden waarom wij in STAR 21 ook een voorstel hadden voor een nieuw stelsel. Wij moesten tegelijkertijd verder gaan met

TBL1 en voorstellen formuleren voor de volgende jaren.

Er zijn twee elementen. Ten eerste was het na Aalter klaar en duidelijk dat wij opnieuw moesten investeren in veiligheid. Dat was een beslissing van de regering in 1982 die dan door de NMBS moest worden uitgevoerd. Tot en met 1991 hebben wij dat gedaan, zelfs met de vertraging, op basis van een klare en duidelijke evaluatie van een werkgroep. Daarna moesten er ook nieuwe elementen op tafel worden gelegd voor een mogelijk nieuw stelsel. Dat was het geval. U leest in STAR 21 verschillende voorstellen. Dat was in 1991, bijna twintig jaar geleden. Waarom waren er daarna geen nieuwe investeringen in TBL1 of in een ander stelsel? Ik herhaal dat ik dat niet weet. U hebt echter de kans om veel andere mensen te horen in dat verband.

**De voorzitter:** Er is toch nog een probleem. Over die cruciale fase hebben wij, enerzijds, voormalig gedelegeerd bestuurder Schouppe horen vertellen: "Wij moesten besparen, omdat de regering ons een budgettair keurslijf oplegde." Anderzijds, zei toenmalig minister De Croo: "Als regering hebben wij nooit gezegd dat men moest besparen op veiligheid. Meer zelfs, wij hebben op dat moment 750 miljoen Belgische frank in het TBL-project gestoken." Een groot deel van dat bedrag ging naar *research and development*. Uiteindelijk is 6 % van de tractievoertuigen met TBL uitgerust, en 13 % van de gronduitrusting.

Toenmalig gedelegeerd bestuurder Schouppe zei daarop: "In 1987 hadden wij de keuze tussen drie dingen. Ofwel stopten wij onmiddellijk, wat 500 miljoen Belgische frank zou kosten. Ofwel gingen wij op de rem staan en de uitrol spreiden over 3 jaar, wat nog eens 500 miljoen Belgische frank zou kosten. Ofwel zetten wij door, wat 600 miljoen Belgische frank ging kosten."

Ik begrijp nog altijd niet goed waarom de raad van bestuur geconfronteerd met die drie keuzes, niet koos voor de voortzetting van het TBL-project gelet op de kleine marges. De bedragen voor het ongewijzigd voortzetten van het project en die voor het getrapt voortzetten ervan waren immers van gelijke grootteorde.

Minister De Croo kwam verklaren: "Ik heb die beslissing niet genomen. De beslissing op de rem te gaan staan, kwam van de raad van bestuur." Nochtans zat minister De Croo – dat zegt u ook – toen de raad van bestuur voor.

**Didier Reynders:** Monsieur le président, peut-être serais-je plus clair si je m'exprime dans ma langue maternelle. Premièrement, dans les années '80, il y avait effectivement une volonté d'investir dans un nouveau type de sécurité à travers la TBL1. La décision a été prise par le gouvernement, d'une part, pour des raisons de sécurité et, d'autre part, pour des raisons de développement d'activités d'une entreprise et, donc, de soutien à une entreprise nationale, à savoir les ACEC. La SNCB a mis cela en œuvre.

Deuxièmement, je comprends votre question. Il y a eu un plan d'assainissement drastique. Certains se souviendront des entretiens de Val Duchesse où il était question à l'époque de réduction drastique des investissements. Au niveau des chemins de fer, il fallait continuer à supprimer des passages à niveau qui, dans les années où j'étais à la présidence du conseil d'administration, nous coûtaient beaucoup plus de vies que tout autre type de problème de sécurité. Aujourd'hui, le cadre de la sécurité a changé. À l'époque, il fallait d'abord faire en sorte que l'infrastructure puisse répondre à des problèmes de sécurité.

Qu'aujourd'hui, 20 ans plus tard, on ait une autre analyse car ce travail a été fait, je peux l'imaginer! Toutefois j'insiste à nouveau sur un point. Certains se demandent pourquoi les 13 % de signaux et les 6 % d'engins n'ont été atteints qu'en 1991? Je comprends leurs réflexions mais on l'a fait! Vous me demandez si ce n'est pas un moment important au vu des accidents survenus dans les années 2000 et 2010. Je ne sais pas vous dire pourquoi ce qui a été fait, même avec un peu de retard, entre 1987 et 1991, n'a pas été poursuivi. Je n'en sais rien! Je ne sais pas vous donner la réponse interne mais nous l'avons fait. En 1991, les 13 % de signaux et les 6 % d'engins étaient effectivement équipés. Je reconnais que ce n'est pas nécessairement dû à la responsabilité des organes de gestion mais permettez-moi tout de même de vous dire que je suis entré au conseil d'administration en 1984 comme administrateur et que je l'ai quitté comme président en 1991. Pendant cette période, je n'ai pas eu à gérer d'accident lié à cette situation. J'ai dû me rendre sur place à Lot en raison d'un accident grave qui a causé la mort d'un agent de la voie. Par contre, nous avons régulièrement des débats sur les passages à niveau qui étaient un autre type de problème.

En 1991, si je peux m'exprimer ainsi, nous "remettons" un réseau où, je le répète, 13 % des signaux sont équipés ainsi que 6 % des engins. Pendant les années qui ont suivi, rien n'interdisait

de poursuivre sur cette même voie.

Si vous voulez me faire dire qu'il y a eu deux ans de retard, il est possible que ce fut le cas, au vu des budgets d'investissement mais, depuis lors, 20 ans se sont écoulés! J'ai recherché les chiffres; je n'arrive pas à déterminer de manière très nette les progrès qui ont été réalisés entre cette situation de 1991 et celle d'aujourd'hui. Si c'est ce que vous tenez à me faire dire, je reconnais, au vu des efforts budgétaires, que des investissements qu'il fallait évaluer ont peut-être été retardés de deux ans. Toutefois, en 1991, ils étaient faits.

**Ine Somers (Open Vld):** Mijnheer Reynders, u stelt hier al enige keren dat er sinds 1991 weinig gebeurd is. In vorige hoorzittingen werd soms wel eens een verband gelegd met de wet van 21 maart 1991 op de autonomie van de overheidsbedrijven. Denkt u dat die wet mogelijk een impact kon hebben? Is het mogelijk dat vanaf dat moment voogdijministers te weinig gewicht in de schaal legden inzake veiligheid?

De twee strekkingen hebben we hier al gehoord in diverse hoorzittingen. Hebt u er een mening over hoe die wet een mogelijke impact kon hebben op de sturing van veiligheidsprojecten bij de NMBS?

Had de regering voldoende de mogelijkheid om bij te sturen, of werd dat te veel aan de NMBS zelf overgelaten? Hebt u daar een mening over?

**Didier Reynders:** Het enig klaar en duidelijk gevolg van die wet, was mijn vertrek. Op basis van die wet was het destijds mogelijk voor de regering om te zeggen dat ze een nieuwe raad van bestuur wilde, een nieuw beheer, en dus een nieuwe voorzitter. Het eerste gevolg van die wet was een verandering in de samenstelling van de raad van bestuur en van andere organen. Ik moest dus vertrekken.

Ten tweede, die wet bevatte ook een doelstelling – ik was zelf niet bezig met die wet –, namelijk, meer autonomie geven. Het antwoord zit dus in de vraag. Meer autonomie betekent een beheerscontract met duidelijke indicaties. Het ging om meer autonomie voor het bedrijf zelf.

Zoals ik zei in het begin van mijn uiteenzetting, denk ik en hoop ik dat veiligheid een echte preoccupatie is voor alle mensen bij de NMBS, zoals in veel andere bedrijven in de sector van de spoorwegen. Dat geldt voor de minister, voor de raad van bestuur, maar ook voor het directiecomité en anderen.

Autonomie wil vanzelfsprekend zeggen dat het bedrijf zelf meer capaciteit krijgt, en de minister minder, behalve een klaar en duidelijke oriëntatie. Ik heb echter niet onder die wet gewerkt. Ik had de NMBS verlaten na die wet. Ik heb dus geen echte ervaring wat dat betreft.

**Jef Van den Bergh (CD&V):** U was de eerste voorzitter van een raad van bestuur. U hebt er zelf naar verwezen. U verwees ook naar de rol die de bevoegde minister in die tijd speelde. Hij kon uw functie overnemen wanneer hij naar de raad van bestuur kwam. Kunt u ons dat duiden? Wij kennen allemaal de situatie zoals die vandaag is. Hoe waren de toenmalige relaties tussen de raad van bestuur, het directiecomité en de minister? In hoeverre verschillen die van de relaties vandaag?

De heer De Croo zei dat er eind jaren tachtig binnen de raad van bestuur mensen waren die de stelling volgden dat al die veiligheidssystemen ook negatieve gevolgen konden hebben op de alertheid van de treinbestuurders, die de seinen in het oog hielden. Klopt het dat er in uw periode binnen de raad van bestuur dergelijke stemmen te horen waren?

**Didier Reynders:** En ce qui concerne la ponctualité, je ne me souviens pas de débats au cours desquels on aurait mis en balance les problèmes de sécurité et de ponctualité.

Lors de la période que j'ai connue, chaque procès-verbal précisait que le ministre préside les séances auxquelles il souhaite participer. C'était au ministre à décider s'il voulait y participer ou pas. J'ai été le premier à être désigné président du conseil. Avant, il n'y avait même pas de président en tant que tel. Même pendant cette période, le ministre pouvait présider aux travaux du conseil d'administration. Il est assez logique de le faire lorsqu'il faut définir de grandes orientations budgétaires ou pour de grands dossiers, tels le TGV.

Quant aux relations entre le comité de direction, les ministres de tutelle et le conseil d'administration, nous avons un comité restreint où la direction et le conseil se rencontraient pour préparer le conseil d'administration. D'expérience, je sais que les membres de la direction, administrateur-délégué ou directeur général, avaient régulièrement des contacts avec le ministre. C'est normal, je ne voyais pas cela d'un mauvais œil.

Qu'il s'agisse de M. Paelinck, durant la période d'Herman De Croo, ou de M. Schouppe avec

Jean-Luc Dehaene, je n'ai jamais trouvé surprenant ni anormal qu'ils se voient régulièrement. Cela ne paraissait pas anormal dans le fonctionnement de l'entreprise. S'il y avait des signaux d'alerte à donner, on pouvait toujours les faire passer par ce canal ou d'une autre manière. Je me souviens qu'avec Etienne Schouppe, nous avons alerté le gouvernement au moment des mesures d'économie sur un autre volet: les conséquences en termes de possibles suppressions de points d'arrêt.

Quand on dit qu'il ne faut pas diminuer la sécurité, sur quoi porte l'économie? Elle porte en général sur la fréquence des trains ou sur le nombre de points d'arrêt. Je me souviens que nous avons pris la décision, certainement dramatique, de supprimer les points de dépôt de colis où il y avait moins d'un colis déposé par jour! Dans les années '80, cela a entraîné des pétitions, mais peut-être qu'aujourd'hui, tout le monde trouverait cela normal. Dans les années '80, le ministre était interpellé au parlement et nous recevions des pétitions, et pas seulement des personnes qui déposaient les colis.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions ou pétitions? Ik kijk rond.

Iedereen heeft de nodige vragen kunnen stellen. Wij wensen u te danken voor uw bijdrage in onze werkzaamheden. Het ging toch over een cruciale periode.

**Hoorzitting met de heer Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit van 2004 tot 2007 en de heer Bruno Tuybens, staatssecretaris voor Overheidsbedrijven van 2005 tot 2007 onder andere over de verslagen van de deskundigen van de bijzondere commissie, van de European Railway Agency en van het Rekenhof**  
**Audition de M. Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité de 2004 à 2007 et M. Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publique de 2005 à 2007 portant notamment sur les rapports des experts de la commission spéciale, de la European Railway Agency et de la Cour des comptes**

**De voorzitter:** Heren Landuyt en Tuybens, ik heet u welkom in onze commissie Spoorveiligheid. U hebt de verschillende verslagen van de experten, het ERA en het Rekenhof gekregen. Ik geef u graag onmiddellijk het woord om daarop te rageren. Zoals de traditie in deze commissie het wil, komen daarna de leden aan het woord. Zij kunnen vragen stellen, waarop u dan kunt antwoorden.

**Renaat Landuyt:** Mijnheer de voorzitter, collega's, laat mij toe eerst even mijn oprechte deelneming te betuigen, mede in naam van mijn collega, aan alle slachtoffers ten gevolge van de ramp in Buizingen op 15 februari 2009. Sta mij ook toe de hoop uit te spreken dat wij met deze commissie tot betere resultaten zullen komen, door een beter inzicht.

De expertiseverslagen hebben mij toegelaten om mijn geheugen een stuk op te frissen en even na te denken over – het is al enkele jaren geleden – de discussies die ikzelf als minister heb meegemaakt. Ik spreek over de periode van 18 juli 2004 tot begin mei 2007, met lopende zaken tot 21 december 2007. Ik wil daar nog een klein detail aan toevoegen. Ik kwam in de legislatuur vanuit de Vlaamse regering, na de regionale verkiezingen, in opvolging van Bert Anciaux. Het was een periode waarin ik vooral een ander dossier heb geërd van collega Bert Anciaux, en waardoor ook heel de beleidsperiode een beetje overvleugeld werd, met name het vliegtuigdossier. Waar is de tijd?

Wat deze problematiek betreft en wat mijn bevoegdheid als minister van Mobiliteit betreft, naast de minister van Begroting en Overheidsbedrijven Vande Lanotte en later naast Bruno Tuybens, denk ik dat er drie invalshoeken zijn.

Ten eerste, de oprichting van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep en de opstelling van de beheerscontracten. Dat is een lijn die een raakvlak heeft met de problematiek van vandaag.

Ten tweede, de opstelling van de toch niet onbelangrijke wet van 19 december 2006 inzake spoorwegbeveiliging.

Ten derde, het feit dat ik een en ander verder kon opvolgen binnen Infrabel, via de tweede regeringscommissaris, in dewelke uitdrukkelijk voorzien was. Voor de NMBS en de NMBS-Holding had ik geen regeringscommissaris, maar voor Infrabel waren er twee regeringscommissarissen. Een ervan was er in naam van de minister van Mobiliteit.

Dat is niet onlogisch, als men het nieuwe concept bekijkt.

Ter inleiding, geef ik u even de drie invalshoeken, ook aan de hand van wat ik gelezen heb in de verslagen. Wat de beheerscontracten betreft, zult

u gemerkt hebben in de verslagen van de deskundigen dat voor het eerst gesproken werd over de veiligheidsproblematiek of de exploitatie veiligheid bij de beheerscontracten van juli 2005. Ten andere, voordien werd dat nooit zo expliciet gesteld. Een en ander is echter begonnen met het opstellen van deze afzonderlijke beheerscontracten. Voor de drie entiteiten is er altijd een uitdrukkelijk luik geweest inzake veiligheid.

Dat viel niet uit de lucht. Dat was, enerzijds, in voorbereiding van wat we in de wet van 2006 wilden zetten in uitvoering van de Europese richtlijn spoorwegbeveiliging, maar, anderzijds, was het ook het voortzetten van een proces dat van start is gegaan na het ongeval Pécrot in 2000–2001. Daar zijn audits op gevolgd en ik meen mij te herinneren dat wij de fase hebben meegemaakt van de afsluiting van de audits en de omzetting in beleid. We hebben de grootste principes dan ook in de artikelen van de beheersovereenkomst gezet. Volledigheidshalve wil ik eraan toevoegen dat we bij Infrabel, maar dan meer vanuit mijn bezorgdheid en mijn bevoegdheid verkeer, ook de overwegen of een politiek rond de overwegen, de overwegen op niveau, de gevaarlijke punten, aan hebben toegevoegd omdat dit een zeer gevoelige materie was in het kader van het verkeersrecht. Zeker als men ook nog de cijfers hierover bekijkt.

Wat de opmerking met betrekking tot de beheerscontracten betreft, ga ik akkoord met wat het Rekenhof heeft gezegd. Met name, dat in de eerste fase de beheerscontracten een vermelding waren van wat later in de wet van 2006 werd opgenomen. Ik heb dat echter niet verder opgevolgd.

Ik ga verder echter niet akkoord omdat zij niet hebben gezien dat er meer in stond. Heel het proces na Pécrot stond daar ook in, met name dat de audit moest worden omgezet in een soort planning. Ik heb de kans niet meer gehad, gelet op de veranderde politieke situatie, maar het was de bedoeling om daarin verder te gaan in de volgende beheersovereenkomsten.

Uiteindelijk moest er een planning worden opgesteld inzake beveiliging. Als ik het goed heb gelezen, werd deze wel opgesteld, maar kreeg zij niet de kracht om in het systeem van beheersovereenkomst te worden opgenomen. Dat is een opmerking die ik heb gelezen bij het Rekenhof, en die ik eigenlijk voor een stuk deel omdat dat eigenlijk wel de manier van redeneren was die wij hadden gehanteerd bij de eerste

beheerscontracten. Tot zover de invalshoek beheerscontracten.

De tweede invalshoek betreft de wet van 19 december 2006. Die wet is de omzetting van de beveiligingsrichtlijn waaraan wij maandenlang hebben gewerkt. Wat mij is bijgebleven, en dat toont ook de afstand aan tussen techniek en politiek, is dat ik met alle bevoegde ambtenaren naar de commissie voor de Infrastructuur ben gekomen en dat wij het maandenlange werk in één vlotte vergadering hebben kunnen afhandelen.

Het was een technische wet, maar het toonde ook een beetje aan dat de politieke aandacht, wat betreft de minister van Mobiliteit, werd overschaduwd door andere problemen. Als u de mondelinge of de schriftelijke vragen zou analyseren, zult u zien dat, althans aan mij, geen enkele vraag werd gesteld over de veiligheid, tenzij over terroristische acties.

Voor het overige zorgden de spoorovergangen terecht voor heel wat actuele vragen. Als u een analyse maakt van de schriftelijke en mondelinge vragen gericht aan de minister van Mobiliteit in de jaren 2004-2007, zult u merken dat, wanneer het over veiligheid ging, het over spooroverwegen ging vanuit een problematiek die toen actueel was, met name het veilig verkeer.

Terug naar de wet van 19 december 2006. Het aanknopingspunt met de rapporten die ik heb gelezen zit hem een stuk in de uitvoering, waarbij er problemen waren met het veiligheidsorgaan, het controleorgaan, de DVIS, zoals wij het noemden.

De cijfers inzake personeelsaanwerving in het rapport van het Rekenhof komen niet geheel overeen met mijn geheugen. Het kan kloppen, in die zin dat zij waarschijnlijk de werkelijke aanwervingen hebben genoteerd. Ik herinner mij dat ik twee keer meer dan tien personen als geselecteerd heb erkend na zware selectieprocedures.

Er waren voortdurend problemen inzake aanwerving van geschikt personeel. U weet intussen beter dan ik dat de knowhow in het overheidsapparaat NMBS en zijn opvolgers zat. Er was ook de internationale concurrentie. Het was bij wijze van spreken leuker om in het Europese orgaan, de ERA, te zitten, dan in de DVIS. Er was internationale concurrentie. De statuten van de NMBS kon men als overheid niet inhalen, wat naar mijn bescheiden oordeel wel een noodzaak zal

zijn. Wij zaten volop, om het met een groot woord te zeggen, in een lichte machtsstrijd tussen de NMBS-Groep in al haar geledingen en de Staat die eigenlijk sterker moest worden in de toekomst om effectief de door Europa gevraagde vrije markt te kunnen controleren. En wie ben ik om daar tegen te zijn?

Wie de analyse maakt van de amendementen tot de laatste dag van de wetgeving, merkt een voortdurende strijd en discussie rond de vraag: waar legt men de verantwoordelijkheden en waar legt men vooral de mogelijkheden om controle op veiligheid te doen? Infrabel wilde zijn rol spelen. De Holding wou zijn rol spelen en moest in onze filosofie voor een stuk de coördinator zijn, precies om die planning te stimuleren. Ik heb gemerkt dat zulks onder druk van Europa in 2009 moest veranderen. In onze optiek kreeg iedereen een rol en kwam het er vooral op aan de overheid sterker te maken ten opzichte van de sterke spelers op de markt. Dat is de beweging die nu nog bezig is.

U zult wel gezien hebben dat er inzake de veiligheidsproblematiek voortdurend een discussie was over hoe men ging samenwerken met de andere Europese landen. Enerzijds, wilde men interoperabel zijn en moest de infrastructuur geschikt zijn om andere spelers op de sporen toe te laten. Anderzijds, was er de geschiedenis van de interne veiligheidspolitiek.

Dat brengt mij tot de moeilijke relatie die de regeringscommissaris bij Infrabel had. Wanneer ik het rapport lees, ben ik eigenlijk blij dat ik toen mijn advocatenreflexen heb laten meespelen en dat ik haar heb gevraagd om zoveel mogelijk op papier te bevestigen. Ik heb gezien dat de hele geschiedenis over die periode van de keuze voor TBL1+ nu in het rapport herschreven wordt aan de hand van documenten die wij toen zelf gestimuleerd hebben, met name de briefwisseling tussen Infrabel, de raad van bestuur en, vooral, de regeringscommissaris. Wij hebben die doelbewust bewaard, voor de geschiedenis, maar ook om Europa aan te tonen dat wij onze plicht deden.

Onze positie was er een met twee noodzaken. Enerzijds, moest er inzake veiligheid op het terrein dringend iets gebeuren. Vandaar de uitrol van TBL1+. Anderzijds, was er de druk vanwege de Europese administratie, want de vrije markt moest er komen.

Ik herinner mij de moeilijke discussies nog. In alle eerlijkheid: ik verstond daar niet veel van. Enerzijds, hebben de Belgische technici hebben mij toen uitgelegd dat zij het systeem TBL1+ nodig

hadden om meer te kunnen doen op korte termijn. Zij kenden mijn manie inzake verkeersveiligheid. Anderzijds, was er de vraag vanwege Europa om – met de nodige subsidies – sneller over te schakelen naar het Europese systeem. De technici maakten echter de vaststelling dat ieder land nog met de techniek aan het worstelen was.

Ik heb geen opmerkingen bij wat ik over die periode lees in het deskundigenrapport. Dat is ongeveer de verwoording van de discussie die er toen is geweest en die ik mij zeer goed herinner. Het was een “boeiende” discussie tussen België en Europa, en vooral tussen al die technici onder elkaar. Onze hoofdbezorgdheid was echter – toen wij uiteindelijk de knopen doorhakten, na veel kritiek en druk op Infrabel om zeker te zijn dat het geen omweg was voor de Europese gelijkenschakeling – een snelle verbetering van de veiligheid op het terrein. Wij hebben toen de knopen doorgehakt en zijn voor een stuk mee gestapt in TBL1+.

Dat is ongeveer wat ik in het rapport heb gelezen en de sfeer die ik mij als minister herinner.

**Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst kort proberen te schetsen hoe ik in het verhaal ben gekomen. Ik heb, zoals u weet, een ietwat atypische politieke loopbaan. Op het ogenblik waarop in oktober 2005 de toenmalige vice-eerste minister Johan Vande Lanotte voorzitter werd van de sp.a zocht hij iemand die, aan de ene kant, een zekere bedrijfservaring had en die, aan de andere kant, bezig was met wat men globaal het maatschappelijk verantwoord ondernemen noemt. Het gaat dan om deugdelijk bestuur van ondernemingen, *corporate governance* en daarnaast ook alles wat te maken heeft met stakeholdersdialoog. Ik ben op dat ogenblik staatssecretaris voor Overheidsbedrijven geworden zonder dat ik politieke antecedenten had. In de persartikels van die tijd kan men ook terugvinden dat na een hele periode van herstructureringen en van het opmaken van beheersovereenkomsten de regering vroeg dat er zeer veel aandacht zou worden besteed aan de zorg voor de consument en het personeel. Op basis daarvan moest er een stakeholdersdialoog komen om sterke vooruitgang te boeken. Dat was organisch een bijkomende correcte aanvulling, voor zover dat op dat ogenblik uiteraard al niet met zeer veel zorg werd omringd. Dat was in elk geval de vraag die toen aan mij werd gesteld.

Dat betekent dat ik in de zesentwintig maanden waarin ik het staatssecretariaat heb uitgeoefend heel veel bezig ben geweest met de fietspunten,

het elektronische ticket, de stiptheid, de compensatieregeling voor vertragingen, de prijs van tickets enz. Daarnaast heb ik ook zeer veel ingezet op overleg met gebruikersorganisaties, vakbonden en de ombudsdienst om ervoor te zorgen dat die doelgroepen iets dichters zouden worden betrokken bij het dagelijks beleid van de onderneming. Dat heeft mij toen ook geleerd dat zowel bij de consumentenorganisaties – bijvoorbeeld TreinTramBus, dat ik ook financieel heb kunnen versterken om het meer slagkracht te geven – als bij de vakorganisaties, het element veiligheid een belangrijke rol speelde en ook als zeer belangrijk werd aangezien.

Op dat ogenblik, als men in het midden van een legislatuur begint, spreekt het voor zich dat men niet kan vertrekken van een leeg blad. De drie-eenheid van de NMBS-Groep was een feit. De beheersovereenkomsten van juli 2005 waren goedgekeurd. Als men die er op naslaat, merkt men, zoals de heer Landuyt ook al heeft vermeld, dat er bijzonder veel aandacht werd besteed aan de exploitatieveiligheid. In de beheersovereenkomst Infrabel artikel 22 tot en met 26, de NMBS 59 tot en met 67 en de Holding 12 tot en met 21.

Ook opvallend is dat heel wat elementen over exploitatieveiligheid gelijkaardig zijn bij de drie entiteiten van de NMBS-Groep en daarnaast hadden de drie ondernemingen uiteraard hun bijkomende eigen verantwoordelijkheden. We zullen het straks even hebben over de beslissing van Infrabel en daarna NMBS van februari 2006. Deze zijn genomen op het ogenblik dat de driedeling een feit was. Ik denk dat op die manier ook wordt aangeduid dat het effectief werkte. Ik heb het gevoel dat daar heel veel vragen over zijn. Het is duidelijk dat, wat mij betreft, een debat over de structuur van de NMBS-Groep als dusdanig mag worden gevoerd. Maar ik ben er zeker van dat het bestaan van die driedeling geen enkel negatief effect heeft gehad op de veiligheidsbeslissingen die zijn genomen, gegeven uiteraard dat de NMBS vroeger ook uit verschillende divisies bestond.

Dat wat betreft het niet blancoblad waarmee je kunt beginnen. We komen op die manier bij de cruciale keuze in mijn bevoegdheidsperiode, van februari 2006: Infrabel op dat ogenblik, later gevolgd door de NMBS-vervoersmaatschappij, beslist effectief voor TBL1+ te kiezen en dat als een eerste stap om ETCS te implementeren. Op dat ogenblik is die beslissing naar ons toe aangeduid als een essentiële beslissing om het veiligheidsniveau significant te verbeteren.

Daardoor bestonden er minder kansen op veiligheidsproblemen. Ten tweede was de volledige uitrol van ETCS op dat ogenblik uiteraard een vrij dure aangelegenheid die niet op korte termijn kon gebeuren. De implementering van TBL1+ bracht bijzonder veel investeringen met zich mee maar kon het veiligheidsniveau sterk verhogen.

Voor ons was het essentieel dat de kosten die werden gemaakt voor TBL1+ niet verloren zouden gaan bij de latere implementering van ETCS. De bakens die in de sporen worden gelegd zijn precies dezelfde. Dat betekent dat op dat ogenblik de software wel moet worden aangepast, maar niet de hardware, om het zo te formuleren. Dit is zeker en vast geen verloren investering geweest. Dat is ook zo gebleken.

Dat is heel erg belangrijk om te formuleren. Ik merk ook op dat dit in deze commissie ook onderstreept is door Karel Vinck, die aanstipte dat dit effectief een logische, correcte en volledig verdedigbare beslissing is geweest in hoofde van Infrabel, en dus eigenlijk van de NMBS-Groep nadien.

Ook belangrijk om te melden, is dat ons toen gevraagd is of wij het ermee eens waren dat de genomen beslissing ook verder uitgebouwd zou worden ten opzichte van de Europese autoriteiten. Dat is trouwens in zeer goed overleg met het kabinet van de heer Landuyt en de FOD Mobiliteit, gebeurd. Op dat ogenblik hebben wij aangegeven dat de regering mee zou helpen om de implementatie van die TBL1+ te gaan bepleiten bij de Europese autoriteiten, en dat de financiering daar ook voor zou worden voorbereid.

Er hebben verkiezingen plaatsgevonden in juni 2007. De laatste Ministerraad vond plaats op 20 april 2007. De implementatie van de TBL1+ is gestart in 2007. De lopende zaken hebben geduurd tot 21 december 2007. Wij hebben dus, naar ik vermoed, pas vanaf 2008 kunnen meten op welke manier de uitrol van die beslissing verder is opgevolgd. Sinds de start van de implementatie van TBL1+ heb ik, zolang ik voogdijminister was, geen verdere opvolgingsverslagen meer gekregen. Uiteraard zijn er naar alle waarschijnlijkheid in 2008 wel zulke verslagen gemaakt.

Dat is, in een notendop, de wijze waarop die belangrijke en volgens mij nog altijd verdedigbare beslissing is genomen, met de opvolging die daaromtrent is gebeurd.

In die periode heeft het staatssecretariaat ook sterk ingezet op de financiering van de verdere uitrol van GSM-R. Na Pécrot en het feit dat de communicatieproblematiek daarin bepalend is geweest, werd er sterk ingezet om het project GSM-R volledig te voleinden. Op dat ogenblik is er beslist in een bijkomende financiering te voorzien om die implementatie te versnellen. Ik denk dat aan het eind van dit jaar het gehele GSM-R-net zal zijn geïmplementeerd. Daar waar er al vertragingen zouden hebben plaatsgevonden, heeft dat volgens mij haast uitsluitend te maken met het feit dat de nodige bouwvergunningen dienden te worden aangevraagd en dienden te worden afgeleverd.

Mijnheer de voorzitter, dit was bij wijze van inleiding het verhaal in verband met TBL1+. Het spreekt voor zich dat wij graag vragen beantwoorden van de collega's.

**Tanguy Veys (VB):** Mijnheer Landuyt, u hebt de problematiek van de aanwervingen bij DVIS aangehaald. Dat is tot op heden nog steeds een probleem. U hebt ook geduid wat daaraan ten grondslag lag, namelijk dat een positie bij ERA natuurlijk aantrekkelijker was. Ondanks het feit dat de mensen die van de NMBS bij DVIS kwamen hun voordeliger personeelsstatuut mochten behouden onder de FOD Mobiliteit, bleef het schrijnende personeelstekort aanhouden.

Kunt u even toelichten welke maatregelen u genomen hebt om toch voor extra personeel te zorgen? De rol van DVIS - en dit blijkt uit de diverse rapporten - had toch belangrijk moeten zijn. Slaagde men daar niet in door dat personeelsgebrek?

**Renaat Landuyt:** Ik heb in de documenten gemerkt - en zo herinner ik het mij ook - dat het niet in de periode 2005-2006 was dat er sprake was van personeelstekort, want toen waren wij in volle opbouw. U zult merken dat het inderdaad in het jaarverslag 2007-2008 staat en daarop had ik echt geen vat meer, tot mijn eigen frustratie.

In onze periode waren er dus systematisch aanwervingen. Ik herinner mij twee aanwervingsgolven, waar wij door het behoud van het statuut zoveel mogelijk mensen hebben aangetrokken voor de dienst.

U zult in de jaarverslagen ook merken dat heel het verslag 2006 juist het verhaal is van die basisaanwervingen. Ik zie het ook in de documenten, maar ik kan er echt niets aan doen, het was na mijn tijd. In 2008 spreekt men

inderdaad over een tekort. Wat ik gedaan heb, is aanwerven en aanwerven en iedereen stimuleren.

Ik herinner mij nog de ondertekening van twee documenten die voor een stuk een opluchting waren omdat er selecties gebeurd waren.

**Tanguy Veys (VB):** In verband met GSM-R, dateert de principiële beslissing van na de ramp in Pécrot in 2001. De oorspronkelijke planning die toen werd vastgelegd was 2002 tot 2005 voor de vaste installaties en 2003 tot 2007 voor het rollend materieel. Uiteindelijk is de volledige implementatie pas gerealiseerd in 2009.

Het Rekenhof heeft duidelijk aangetoond dat er toch een enorme vertraging is opgelopen, onder meer op het vlak van bouwvergunningen en dergelijke meer. Ik leid uit de analyse van het Rekenhof toch af dat er onnodig veel tijd werd verloren, dat men daar toch enorme vertragingen heeft opgelopen. Terwijl, als men het dossier beter had aangepakt en opgevolgd, die termijnen wellicht wel zouden zijn gehaald. Hoe staat u daartegenover?

**Bruno Tuybens:** Mijnheer de voorzitter, enerzijds, heb ik aangeduid dat het hoofdzakelijk een problematiek is van de bouwvergunningen bij de plaatsing van zendmasten. Het is niet eenvoudig om ze heel snel te hebben.

Anderzijds, zoals ook in het rapport naar voren is gekomen, waren er ook personeelsproblemen. Er dienden de nodige aanwervingen te gebeuren, om de implementatie te kunnen voleindigen. Op dat ogenblik gebeurde ze wellicht onvoldoende snel, maar het hele gebeuren heeft ook een economisch aspect. Het heeft niet alleen te maken met de eventuele verantwoordelijkheid van het management van de NMBS. Het gaat ook over vraag en aanbod op de arbeidsmarkt, waardoor er minder snel aanwervingen kunnen plaatsvinden.

Het voorgaande is ook een element geweest waarom op de uitvoering een lichte vertraging is ontstaan.

Het is juist dat wij, omdat in de loop van 2006 werd aangeduid dat de implementering onvoldoende snel ging, effectief een tandje hebben bijgestoken. Door een bijkomende financiering te doen, hebben wij de GSM-R-implementatie sneller kunnen voleindigen. Door het genoemde tandje bij te steken, hebben wij in ieder geval een bijkomend element van implementering kunnen aanduiden. Zulks is belangrijk geweest, vermits zij er nu wel zijn.

**Tanguy Veys (VB):** Liet de personeelsproblematiek zich ook op andere vlakken voelen? Ik lees immers in het verslag van het Rekenhof dat ook de uitvoering van ETCS vertraging heeft opgelopen door een tekort aan personeel.

**Bruno Tuybens:** Wat ik van alle bij de implementering betrokken technici heb begrepen, is dat het in eerste instantie geen personeelsprobleem was. Op Europees niveau heeft het een heel lange tijd geduurd, vooraleer over de effectieve standaard en dergelijke is beslist.

De heer Vinck heeft, indien ik mij niet vergis, ook aangeduid dat er in de loop van 2006 allesbehalve een consensus over ETCS was. Het ontbreken van een consensus heeft ook een weerslag op de implementering gehad.

Nogmaals, ik ben geen grote specialist ter zake. Ik weet enkel waarover ik ben geïnformeerd geworden.

**Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, ik dank de sprekers voor hun toelichting bij de bewuste tijdsperiode.

Het brengt enige heimwee naar boven.

Wat de projectorganisatie en de planning betreft, hebben wij al alle mogelijke verantwoordelijken die hier de revue zijn gepasseerd, moeten wijzen op het probleem – het komt ook in alle rapporten naar boven – dat de projectorganisatie, niet in alleen in uw periode maar in alle periodes die wij bekijken, telkenmale vertraging heeft opgelopen. Dat was het geval met GSM-R. Het was heel duidelijk het geval met ETCS, maar ook met TBL1, TBL2-3 en nu ook met TBL1+. Ook daarbij moeten wij vaststellen dat de ambities die in 2006 naar voren werden geschoven, onder andere door bevoegde minister Tuybens, iets te hoog gegrepen waren. Eind 2009 zou, zoals u in de commissie een paar keer hebt aangekondigd, 80 % van het net daarmee zijn uitgerust. Dat was te hoog gegrepen.

Gezien de ervaringen uit het verleden en met GSM-R – u hebt zelf gezegd dat u daarvoor een versnelling hebt moeten doorvoeren – vind ik het merkwaardig dat u zowel in 2006 als in 2007 nog letterlijk verklaarde dat u tegen eind 2009 al heel ver wilde staan met TBL1+, terwijl men eigenlijk pas in 2007 kon starten met de nodige uitvoering van de beslissing die reeds in februari 2006 is

genomen. Hebt u dan nooit de bedenking of de overweging gemaakt dat u moest uitkijken met de planning en dat u realistisch moest zijn? Hebt u daarover gesproken met de spoorwegmaatschappij?

Het is frustrerend te zien dat telkenmale opnieuw schijnbaar dezelfde fouten met betrekking tot planning en organisatie naar boven komen.

**Bruno Tuybens:** Wat mij betreft, is dat in ieder geval ook een vraag die aan directie van de NMBS kan worden gesteld. Dat volledig terzijde.

Er is een beslissing genomen in februari 2006. De raad van bestuur heeft die beslissing pas genomen in het vierde kwartaal van 2006. De uitvoering is gestart in 2007. Ik heb het al gezegd, dat heeft voor een groot stuk te maken met het gegeven dat er gevraagd werd naar een homologatie en naar een akkoord van de Europese autoriteiten. Ook daar is er enorm veel tijd overheen gegaan.

Wij hebben in ieder geval gemerkt dat zowel Infrabel als de NMBS wel degelijk een grote bestelling hebben gedaan om effectief zo snel mogelijk de uitvoering te doen, maar er zijn altijd diverse redenen op het niveau van het bedrijf zelf. Ik ben er zeker van dat u deze vraag ook gesteld hebt op het niveau van het bedrijf zelf: Waarom bestaat er een verschil tussen droom en daad, of tussen de planning en de volledige uitvoering ervan? Dat is in verschillende omgevingen het geval, zeker als het over bouw en plaatsing gaat. Men heeft daarvoor gekwalificeerd personeel nodig. Ik herinner mij dat er in 2006 en 2007 effectief ook een bezorgdheid was om in een voldoende tempo aan te werven, om de vergrijzing binnen de NMBS of – sta mij toe een subjectieve reden te geven – de “verkaling” binnen de NMBS op te vangen.

Het is een problematiek die daar alles mee te maken heeft.

**Jef Van den Bergh (CD&V):** Uiteraard hebben wij die vragen ook gesteld aan verschillende verantwoordelijken van de NMBS. Die redenen zijn allemaal begrijpelijk.

**Bruno Tuybens:** Sta mij toe dat om te draaien. Ik denk dat er, in ieder geval vanuit de voogdij, nooit, op geen enkele wijze, een negatief signaal is geweest in de trant van “mensen, u bent te snel aan het implementeren, hou er een lager tempo op na”. Wel integendeel, er is nooit een probleem geweest met de financiering vanuit de Staat. Dat

is in ieder geval belangrijk.

**Jef Van den Bergh (CD&V):** Dat lijkt mij duidelijk. Als pas in februari 2006 wordt beslist om TBL1+ over het net uit te rollen, een beslissing van Infrabel, en als dan in maart, nauwelijks een maand later, nog voor de raad van bestuur die beslissing effectief heeft bekrachtigd, in het Parlement wordt gezegd dat de seinen eind 2009 met het beveiligingssysteem zullen worden uitgerust, dan lijkt mij dat nogal ambitieus op dat moment en wellicht onvoldoende gebaseerd op een realistische planning.

**Bruno Tuybens:** Ik wil toch eens verwijzen naar het rapport van de experts waarin op pagina 28 staat dat Infrabel in oktober 2007 toestemming van de ERA heeft gekregen om TBL1+ aan te leggen. Men is daadwerkelijk in 2007 begonnen met de uitvoering van de plannen. Het spreekt voor zich dat eerst de raad van bestuur van Infrabel daarover zijn zege moet geven, vooraleer er daadwerkelijk met de uitvoering kan worden gestart. Dat weerhoudt het bedrijf er uiteraard niet van om bestellingen te doen. Maar voor de plaatsing heeft men de homologatie toch nodig.

**Jef Van den Bergh (CD&V):** Uiteraard. Ik verwees alleen maar naar de planning die in maart in het Parlement wordt meegegeven en die, achteraf gezien, totaal onrealistisch was.

**Bruno Tuybens:** Ik heb, zoals de heer Landuyt, alle parlementaire vragen nagelezen. Ik moet zeggen dat de indruk die de heer Landuyt daarnet heeft weergegeven, echt wel klopt.

Als wij nagaan hoeveel vragen, of in dit geval hoe weinig vragen, in het Parlement zijn gesteld over de exploitatieveiligheid – dat is geen kritiek, maar een element dat wij in de overweging moeten meenemen – dan ging het hoofdzakelijk, zoniet uitsluitend, over de belangrijke problematiek van de veiligheid van onze treinbegeleiders op diverse lijnen.

Naast één schriftelijke vraag over ETCS en de invulling van TBL1 was er weinig parlementaire interesse. Dat belet ons niet dat wij vandaag belang hechten aan deze problematiek, maar ik denk dat vanuit de voogdij alles is gedaan om ervoor te zorgen dat er geen stokken in de implementatie zouden worden gestoken.

**De voorzitter:** Ik denk dat de teneur van de heer Van den Bergh is dat, gelet op de vorige hoorzittingen en andere sprekers, er bij een ontwerp van beslissing inzake de uitrusting met

veiligheidssystemen ook in de jaren tachtig telkenmale een verschil was tussen droom en werkelijkheid. Anderen hadden het over “plus cher” en “plus lentement”. In onze aanbevelingen moeten wij zeker en vast rekening houden met het feit dat bij de uitrol van ETCS realistische plannings worden opgesteld.

**Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'aurais voulu aborder la question des structures de la SNCB. Monsieur Landuyt, vous l'avez évoquée dans votre exposé. C'est une question que nous n'avons peut-être pas développée de manière prioritaire dans cette commission, mais qui est revenue souvent dans les discussions.

Tout récemment encore, M. Fontinoy, président du conseil d'administration de la SNCB-Holding, a jeté un regard désabusé sur ce qu'il appelle la “fragmentation de la SNCB en trois entités”. Nous avons pu lire dans le rapport de la Cour des comptes un exemple de mauvaise collaboration entre Infrabel et la SNCB quant à la mise en œuvre de la TBL1+. Et nous avons entendu plusieurs témoignages, depuis que cette commission existe, sur les difficultés de coopération entre Infrabel et la SNCB et sur les difficultés que connaissent les agents de la SNCB pour soumettre à Infrabel des recommandations et des souhaits de modification dans la signalisation ou en termes de visibilité des feux.

Vous avez dû mettre en œuvre cette réforme structurelle. J'aurais voulu avoir votre *feedback* quant à la manière dont cela s'est passé. Quelles sont aussi les leçons que vous en tirez? Estimez-vous que c'est une bonne décision qui a été prise à l'époque, notamment en matière de gestion de la sécurité? N'existait-il pas une méthode plus simple que la scission en trois entités?

**Renaat Landuyt:** Het geluk, of het ongeluk, wil dat ik eigenlijk vooraf een zelfde soort discussie heb meegemaakt als lid van de Vlaamse regering. Als minister van Werkgelegenheid hebben wij een aanpassing gedaan van de structuren van de VDAB. Ook daar hebben wij onder Europese druk andere structuren moeten aannemen.

De vraag rond het spoor gaat dus over de splitsing tussen actor en regie. Europa wil niet dat de overheid in een vrijemarktsituatie zomaar speler is. De overheid moet meer scheidsrechter zijn. Als de overheid toch speler is, moet hij zich opstellen als andere marktspelers.

Dezelfde discussie hebben wij gehad bij de

problematiek van tewerkstelling en arbeidsbegeleiding. Ook daar moest de overheid meer regisseur zijn. Als men wilde meespelen – in ons geval met T-Interim – dan moest dit met losse structuren gebeuren.

Dezelfde problematiek bestond bij het spoor. Inzake mobiliteit moet op Europees niveau een meerderheidsbeslissing worden genomen. Er was inzake mobiliteit een Europees meerderheidsstandpunt en dit was niet direct het standpunt van Frankrijk, Luxemburg en België. In die problematiek de vraag stellen of wij niet beter bij één NMBS waren gebleven, is een romantische vraag. Als socialist had ik liever een situatie gehad waarbij de overheid sterker zou zijn.

Als de overheid sterk wil zijn in een vrije markt dan moet men de macht en de kennis verschuiven. De frustratie van de heer Fontinoy is er een van vroeger. Wij hebben dat meegemaakt. Wij hebben gezien hoe de kennis rond treinen en heel de spoorproblematiek als één geheel in de NMBS-structuur zat. Zij moesten bij manier van spreken twee manoeuvres slikken: enerzijds de interne uitsplitsing in drie entiteiten en anderzijds – dat is het probleem van het controleorgaan – het verleggen van de knowhow naar de overheid zelf binnen de FOD Mobiliteit. Terwijl de NMBS-Holding en de NMBS klagen dat Infrabel niet meer luistert naar hen is eigenlijk het wettelijke devies dat het controleorgaan de richtlijnen zou moeten kunnen geven. Het orgaan dat de ongevallen moet organiseren, moet in samenwerking met het controleorgaan kunnen opleggen wat, enerzijds, de infrastructuurbeheerder moet doen en, anderzijds, de speler op het terrein – de Holding voor de stationexploitatie of Infrabel voor de sporen.

Dat is juist. Alle machtsverhoudingen werden veranderd. Dit speelde altijd mee. Dat werd generationaliseerd in wetgeving. Die problematiek moest men altijd in het oog houden.

Het feit dat wij kunnen spreken van een niet altijd gelukkige samenwerking tussen de drie entiteiten is evengoed een bewijs van de onafhankelijkheid van de drie entiteiten. Dat was trouwens een van de argumenten ten opzichte van Europa. Het is duidelijk niet één geheel. Het is precies dat wat men wou via de Europese reglementering, precies omwille van het feit dat er in de toekomst nog grotere discussies zouden kunnen ontstaan omdat er nog andere actoren op het terrein zouden komen.

Ook in deze problematiek waren er privéspelers

inzake transport van goederen die ongelukkig waren met de verplichtingen die werden opgelegd inzake beveiliging.

Hoe sta ik daartegenover? Ik voel de romantiek aan van degene die het heeft gevraagd, maar wij moesten daar doorheen om te evolueren naar een sterke Staat die kan controleren wie de sporen beheert, wie de sporen gebruikt en wie de grote stations gebruikt of organiseert.

Dat is een verschuiving die moest gebeuren omdat wij ons als klein land moeten wapenen tegen andere transportbedrijven die ook op onze sporen willen komen.

Een en ander is inderdaad niet zo soepel verlopen maar, nogmaals, men kan zien in onze reglementering dat wij daarmee rekening hebben gehouden. Wat mij het meest overtuigde, was dat wij die knowhow moesten kunnen behouden en verschuiven naar de administratie wat bepaalde aspecten betreft.

U ziet dat in de wetgeving en in de discussies met de Europese Commissie. Er heerste daar een enorme spanning. De Europese Commissie redeneerde dat interoperabiliteit er niet snel genoeg kan zijn, terwijl wij redeneerden dat het intussen ook veilig moest zijn op onze sporen.

Er werd ons dan verweten dat wij onze speler beschermde, terwijl wij - ikzelf, het kabinet en de administratie - vooral bezorgd waren voor de veiligheid. Dat botste bij momenten met de Europese instanties die veel meer waren voor interoperabiliteit en een groter geloof hechtten aan het grotere verhaal, terwijl onze deskundigen en onze knowhow erop wezen dat een en ander wel een vertraging inzake veiligheid zou kunnen betekenen.

Ik wil een link leggen naar die uitvoering, die projectorganisatie voor politiek. Het is een van mijn bezorgdheden. Hoe kunnen we als politici in dit systeem dat internationaal functioneert en dat werkt met de techniek van de beheersovereenkomsten ten opzichte van semi-onafhankelijke entiteiten voldoende vat hebben en een efficiënt systeem van sanctionering vinden ten opzichte van hen die de planning niet volgen? Hoe kunnen we controleren of het al dan niet hun schuld is? Welk sanctioneringsmechanisme kan men daar tegenover zetten om ervoor te zorgen dat men zich wel aan die planning houdt? Hoe kunnen wij onze techniek van beheersovereenkomsten verfijnen?

Dat zijn volgens mij de grote politieke uitdagingen en vragen. Dat is mijn ontgoocheling. Als ik de beheersovereenkomst van 2008 lees dan vind ik die minder goed, maar ik ben subjectief, dan die van 2005 omdat het elan van sturing te willen geven vanuit de overheid niet wordt doorgetrokken.

**Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur Landuyt, je suis troublé lorsque j'entends les décideurs de l'époque faire référence aux exigences de la Commission européenne en matière de réforme de structures.

J'ai consulté la proposition de directive du Parlement et du Conseil européens. Cette proposition vise à établir un espace ferroviaire unique européen. Il est ici question de la "refonte" du premier paquet ferroviaire. Ladite proposition reprend une série d'articles relatifs à l'indépendance des sociétés de chemins de fer, mais aussi à l'indépendance des fonctions, à savoir la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport. Il s'agit ici de la scission en trois entités, matière au centre des préoccupations.

La section du chapitre 2 "Développement des chemins de fer de l'Union" est consacré à la séparation. On y évoque, bien sûr, une obligation de séparation comptable entre les activités de l'opérateur de transport et le gestionnaire de l'infrastructure. Il est donc question, me semble-t-il, "d'activités" et non "d'entités différentes". Cet élément figure, pour ainsi dire, dans la première directive. Autrement dit, aucune modification n'est proposée à ce sujet.

Dans l'article 7, il est question "d'indépendance des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure". Dans ce cas, une adaptation est également faite. Ainsi, "les États membres veillent à ce que les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure" – ces éléments sont énumérés dans l'annexe 2, à savoir la question de l'octroi, de la tarification des sillons, etc. – "soient confiées à des organismes ou entreprises qui ne sont pas eux-mêmes fournisseurs de services et de transports ferroviaires. Quelle que soit la structure organisationnelle, cet objectif doit être atteint d'une manière probante". L'octroi et la tarification au niveau des sillons doivent donc se faire de manière indépendante. Mais on ne parle pas de la manière d'atteindre cet objectif.

Plus bas, on peut lire: "Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des

entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel (...)".

Donc, déjà à l'époque, – et c'est encore le cas dans la proposition qui est faite – la directive ne dit pas explicitement qu'il doit y avoir indépendance du gestionnaire de l'infrastructure, mais bien de l'une ou l'autre de ses activités qui doivent alors être confiées à des personnes extérieures à l'opérateur historique.

Pour ma part, je suis troublé de constater la différence entre les textes qui sont clairs – on ne dit pas qu'il doit y avoir scission des opérations – et le discours qui est peut-être tenu par la Commission européenne, mais, en tout cas, par les décideurs de l'époque. M. Di Rupo, par exemple, a tenu le même discours que vous lorsque nous l'avons entendu dans cette commission.

Monsieur Landuyt, j'aimerais vous entendre à ce sujet. Selon vous, existe-t-il réellement une obligation de scission?

**Renaat Landuyt:** Ik vind het mooi dat u de teksten zo interpreteert. Ik wou dat het waar was.

Vergeet echter niet dat België voortdurend onder druk stond omdat onze structuren niet onafhankelijk genoeg waren. Met uw interpretatie zouden wij met alle instanties in discussie komen. Vergeet niet dat er een probleem was omdat de NMBS-Holding personeel en financiën nog bijeenhad van de NMBS-actor en dat Infrabel er ook nog te veel banden mee had. Men zag er nog altijd de Groep NMBS in. Wij hebben onze structuren met hand en tand moeten verdedigen. Wij hebben dat gedaan met overtuiging.

Hadden wij een systeem kunnen uitwerken met onafhankelijke praktijken zonder over te gaan tot onafhankelijke structuren, hadden wij het gedaan. Zeker Di Rupo, maar ook Van de Lanotte en Landuyt. Op dat vlak zijn wij net zo goed socialist. Daarover bestaat echt geen twijfel.

Ik wou dat u gelijk had. Maar kijk naar de ingebrekestellingen van België door Europa, alleen al omdat er personeel gedetacheerd wordt, waarvan wij zeggen dat degene die detacheert ze niet terug kan opeisen; dat het de mensen zelf zijn die, omwille van hun statuten, daarvoor kiezen; dat het de mensen zelf zijn die kunnen beslissen of zij terugkeren en dat de organisatie daar dus geen invloed kan op hebben. Die argumenten werden echter ternauwernood aanvaard.

Wij zijn ervan overtuigd dat dat al voldoende onafhankelijkheid is met uw lezing van de teksten voorop. Maar de harde realiteit is dat onze Europese collega's het ons op dat vlak echt niet gemakkelijk gemaakt hebben.

Ik heb de discussies met Europa meegemaakt. Ik meen dat in het bijzonder mijn kabinet zich sterk heeft gewapend om zoveel mogelijk over het spoor te discussiëren en om te proberen de collega's te overtuigen, zowel wat betreft veiligheid als interoperabiliteit en het verdedigen van het openbaar vervoer.

Onze angst was bijvoorbeeld dat wij door die zware structuren niet meer in staat zouden zijn mensen per trein naar de Westhoek te vervoeren, wat wij ook belangrijk vinden. Ik betwijfel of dat in de harde kernlogica van Europa mogelijk is. Men ziet ook dat wat Europa voorstelde duurder is. Het is veel meer gericht op internationaal verkeer dan op nationaal verkeer, terwijl wij vochten om te kunnen handhaven wat er was en om ook niet-rendabele lijnen te laten bestaan, omwille van de problematiek van het openbaar vervoer, de problematiek van de ontsluiting van verlaten gebieden in dit land.

Heel die discussie hebben wij gevoerd. Vergeet echter niet dat het Europees mechanisme, dat misschien qua democratisch gehalte ook even mag bekeken worden, voorziet in een grotere rol voor het Europees Parlement. Dat kunnen wij toejuichen. Dan zien wij dat men in het Europees Parlement enorm gevoelig is voor de rechten van de reiziger per vliegtuig. Alsof zij daar meer ervaring mee hebben dan met de treinreiziger. Dit even tussen haakjes. In ieder geval, daar werkt meer democratie.

Ik ben drie jaar met volle bevoegdheid en met veel goesting minister van Mobiliteit – of Transport opdat de collega's in Europa het zouden begrijpen – geweest. Welnu, na twee jaar was ik een van de anciens. Binnen dat mechanisme is er dus permanent een andere politieke verantwoordelijke, waarvan men de naam probeert te onthouden maar die ook terug vat moet krijgen op een verhaal dat eigenlijk al jaren bezig is.

Nogmaals, in heel de discussie rond het spoor heeft België, samen met Frankrijk en Luxemburg, het maximum gedaan om ons systeem van een uitgewerkt spoorwegennet te verdedigen tegen de harde logica in van de gesplitste structuren en het openstellen van het net voor alle internationaal vervoer en voor andere firma's. Wij hebben

gedaan wat wij konden om de knowhow en de kern van ons mobiliteitsstelsel via de NMBS te bewaren. Hadden wij dat nog beter kunnen samenhouden, dan zouden wij dat gedaan hebben. Daarover bestaat geen twijfel.

Heel die periode van drie jaar was een periode waarin wij twee bewegingen hebben gemaakt. Wij hebben die structuren uitgewerkt en de volgende richtlijnen zeer sterk bewaakt en mee bediscussieerd. Men moet immers van bij het begin mee zijn in die discussie. Wij hebben die operatie uitgevoerd maar wij hebben ten opzichte van Europa ook gezegd dat wij onze verantwoordelijkheid zouden nemen inzake veiligheid. In die periode zijn de kernbeslissingen genomen en was er een deblokkering om effectief te investeren. Hadden wij zuiver het Europese verhaal uitgevoerd, dan waren er hier misschien al meer internationale treinen op de internationale netten maar dan was er niet meer veiligheid. Dat is echt mijn overtuiging.

De **voorzitter**: Zijn er nog andere vragen of opmerkingen omtrent veiligheid en de structuur?

**Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, aansluitend bij wat hier reeds besproken is in verband met de richtlijnen heb ik nog een aantal bijkomende vragen. Als Belgische regering hebben wij eigenlijk tegen het tweede spoorwegpakket gestemd. Daarin zaten volgens mij een aantal zeer belangrijke veiligheidsrichtlijnen. Het was eigenlijk de eerste keer dat er vanuit Europa druk of eigenlijk een veiligheidsimpuls kwam naar de verschillende lidstaten. Wij hebben er dan nagenoeg twee jaar over gedaan om uiteindelijk twee weken voor de deadline die richtlijn om te zetten.

Waarom hebben wij daar als Belgische regering toen tegengestemd? Heeft het feit dat wij er twee jaar over gedaan hebben om die omzetting te doen volgens u een invloed gehad op de ontwikkeling van de veiligheidscultuur en de veiligheidssystemen van Infrabel en NMBS?

De maatschappij was uiteindelijk een gesloten maatschappij. Veiligheid was een nationaal aspect. Voor het eerst kwam er vanuit Europa druk inzake veiligheid. Hoe gingen Infrabel en NMBS om met het feit dat die veiligheidsimpuls binnen de organisatie extern werd opgelegd?

**Renaat Landuyt**: Het vervelende aspect aan uw vraag is dat u mij een oordeel vraagt omtrent mijn voorgangers die zelfs niet allemaal zijn uitgenodigd.

In mijn periode kozen wij voor een tegenstem tegen die hele problematiek. Het was meer tegen de liberalisering. Ik heb nooit tegengestemd maar de personen die vóór mij hebben tegengestemd wil ik wel verdedigen. Was het niet omwille van de veiligheid, dan was het omwille van de druk om de sporen open te zetten, vanuit de overtuiging dat wij met onze NMBS Europees een van de sterkste compagnies waren. Zij waren ervan overtuigd dat hun stelsel het beste was. Op dat vlak is de politiek altijd de woordvoerder geweest van de organisatie. In mijn periode hebben wij alle richtlijnen uitgevoerd en voor het eerst de term veiligheid in ons recht binnengebracht als het over spoorexploitatie gaat. Wij waren de eerste die als openbare dienstverlening ook veiligheid hebben opgenomen. Ik deed dat niet alleen in verkeersrecht. Ik deed dat op alle terreinen. Zoals dat nu in het Parlement een van mijn dada's is, was dat al zo voor ik minister was. Ik had overal dezelfde reflex.

In onze periode was intern recht op alle punten ingevoerd. Openbare dienstverlening is evengoed altijd letten op de veiligheid. Europees hebben wij de optie genomen, en daar heb ik mij zelfs in mijn kabinet extra tegen gewapend, door te stellen dat wie tegenstemt geen invloed heeft. Het is een meerderheidsstelsel. Als men tegenstemt dan zit men daar te kijken. Het grootste mechanisme is het Belgische mechanisme: mee onderhandelen en met zoveel mogelijk technicitet de collega's overtuigen dat een en ander toch niet zo eenvoudig is als men soms denkt.

Indien u de geschiedenis van de volgende fases bekijkt, zult u merken dat wij voor de volgende richtlijn, dankzij de expertise die wij zelf voorlegden, voortdurend hebben kunnen bijsturen. Aldus maakten wij het mogelijk dat wij ons openbaar vervoer op het vlak van de spreiding niet moesten doen inleveren.

Ik was tegen het vellen van een oordeel over een tegenstem. Dat is immers niet nuttig. Neen zeggen, is niet nuttig. Het is in een dergelijk stelsel veel beter om te onderhandelen. Mijn ervaring was dat er deels kon worden bijgestuurd.

Voor het overige hebben wij de richtlijn zo vlug mogelijk naar Belgisch recht omgezet. Ik meen zelfs dat wij na de termijn waren. Wij moesten midden 2006 klaar zijn. Ik heb mijn teksten pas in november 2006 in het Parlement ingediend. In het Parlement heb ik zeker geen tijd verloren. Het dossier was er op een half uur of een uur door, wat wel een beetje mijn stijl was. Met andere

woorden, het dossier was ook voor de collega's die toen lid van de commissie voor de Infrastructuur waren, nogal technisch. De tekst is heel vlot door het Belgische Parlement gegaan.

Wij hadden zelfs nog discussies gevoerd – dit is even een zijweg – over het volgende. Als minister van Mobiliteit had ik te kampen met een pakket richtlijnen, op allerhande terreinen, die moesten worden omgezet. Wij hebben ter zake een inhaalbeweging gemaakt, wat voor een jurist geestig is. Echter, eigenlijk moet, zeker binnen de problematiek van mobiliteit, ook even worden nagedacht over de manier waarop wij richtlijnen omzetten. Er kan niet veel aan de richtlijn worden veranderd. Niettemin volgen wij de zware procedure van Parlement en regering. Er zou dus ook even moeten worden nagedacht over de wijze waarop wij de manier van werken zouden kunnen veranderen. Dat betekent meer aan de richtlijnen werken en ze vlotter omzetten.

Er is een tijd geweest dat wij, wanneer wij tegen een richtlijn waren, zoals onwillige kinderen de richtlijn traag omzetten. Ik heb gemerkt dat de Angelsaksen, vooral de Engelsen, aan tafel bij onderhandelingen over een richtlijn heel lastige partners zijn. Zij doen echt lastig over de inhoud van de richtlijn. Zij zetten de richtlijn echter heel vlot om, omdat zij de discussie al hebben gevoerd.

Ter zake zou het Parlement de regering dus moeten steunen, controleren maar ook stimuleren om aan de debatten vooraf deel te nemen.

**Ine Somers** (Open Vld): Mijnheer Landuyt, ik wou enkel nog het volgende vragen.

Uiteindelijk was het voor de operatoren verplicht om een veiligheidsbeheerssysteem tot stand te brengen. Hoe evalueerde u voor het genoemde aspect de situatie op het moment van het stopzetten van uw functie?

**Renaat Landuyt**: U blijft stout in uw vraagstelling. U vraagt mij nu een oordeel te vellen over zij die na mij zijn gekomen. Ik heb mij ter zake al heel voorzichtig uitgedrukt, namelijk dat ik bij de lezing nu van het vervolg van mijn beleid enigszins ontgoocheld ben. Bepaalde lijnen van de beheersovereenkomsten zijn immers niet dezelfde, doordat de wet deels is aangepast.

Onder druk van Europa, naar ik begrijp, werd gezegd dat de NMBS-Holding niet meer mocht coördineren inzake veiligheidsplanning en veiligheidsprocessen. Onze bedoeling was een stimulans te geven vanuit de NMBS-Holding, waar

een stuk knowhow zat, aan Infrabel, de NMBS en andere operatoren om een veiligheidsplanning te maken en uit te voeren. Europa heeft over dat mechanisme gezegd dat de NMBS-Holding te veel betrokken partij is. Dat werd blijkbaar geschrapt na mijn tijd, wat ik eigenlijk spijtig vond, omdat er geen vervanging is gevonden, juist voor het stimuleren.

Daarmee kom ik terug op mijn punt. U moet weten dat wij er politiek nu voor zorgen dat de FOD Mobiliteit via de DVIS sterk moet worden. U mag dat niet onderschatten. Het is hetzelfde probleem als met de vliegtuigen. Er moet een sterke controledienst zijn. Daarin moeten we investeren.

Maar we hebben nog een ander probleem. Hoe zullen we politiek controleren dat onze autonome spelers effectief hun planningen uitvoeren volgens de budgetten die zij krijgen?

Daarbij doet er zich een probleem voor. Veronderstel dat ze hun werk niet doen. Dan zouden we kunnen zeggen dat we als sanctie geen geld meer geven. Daarmee pesten we echter onszelf. We zitten daar dus voor een stuk in de tang. We maken ons kwaad, omdat het budget niet werd gebruikt, maar we vinden geen middel – tenzij de trainer ontslaan – om te stimuleren om beter werk te leveren.

Die discussie heeft plaatsgevonden bij de opstelling van de beheersovereenkomst. Er zijn doelstellingen, maar hoe kunnen die positief of negatief gesanctioneerd worden? Dat is niet altijd evident. Ik denk dat dat voor een stuk de uitdaging is.

We moeten ook eens over de grens kijken, waar men misschien meer ervaring heeft met beheersovereenkomsten.

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, er zijn ondertussen al een aantal elementen over de structuren duidelijk beantwoord.

Mijnheer Landuyt, ik wil toch nog even vanuit die structuren naar de beheerscontracten kijken.

Bij de herstructurering in drie bedrijven werd veiligheid expliciet opgenomen als opdracht voor Infrabel, zowel in haar opdracht binnen de wet als in het beheerscontract dat met Infrabel werd gesloten. Veiligheid werd evenwel niet als dusdanig opgenomen in de definitie van de opdrachten van de NMBS en de NMBS-Holding. Ook het Rekenhof heeft daarop gewezen. Was

het geen lacune om veiligheid als dusdanig niet bij de twee andere maatschappijen op te nemen?

Ik heb nog een bijkomende vraag. In het derde beheerscontract tussen de Staat en Infrabel, dus het beheerscontract dat u hebt gesloten, staat expliciet dat het veiligheidsniveau op zijn minst moest worden gehandhaafd. Maar eigenlijk werd dat veiligheidsniveau nooit gedefinieerd. Ook werd er niets bepaald in verband met de evaluatie daarvan, of over hoe die doelstellingen dan gedefinieerd en opgevolgd zouden moeten worden.

In hoeverre kreeg die bepaling uit het beheerscontract effectief gestalte? In hoeverre werd die opgevolgd nadat de handtekeningen werden gezet, bij wijze van spreken?

**Renaat Landuyt:** Uw vraag bestaat uit twee delen.

Er is de opmerking van het Rekenhof dat er te weinig in de wet staat voor NMBS en NMBS-Holding inzake de veiligheid. Dat heb ik echt niet goed begrepen, maar ik zou de details moeten nakijken. De bedoeling was om net het veiligheidsaspect mee op te nemen. Als dat te weinig is, dan zeg ik tegen het Rekenhof of tegen u of tegen onszelf dat dit meer geëxpliciteerd moet worden. In elk geval lijkt dit mij een essentieel element om te doen.

Ik heb wel het volgende gelezen in het rapport van het Rekenhof waarmee ik niet helemaal akkoord ga, wel met hun advies. Ik ga niet akkoord met hun opmerking dat in de beheersovereenkomst van Infrabel alleen de toekomstige wet werd omschreven. Er staat daarin eigenlijk meer, ook bij de andere. Er staat dat na de audit van Pécrot een planning moest worden opgesteld, daarom hadden wij ook een rol toebedeeld aan de NMBS-Groep, om juist die planning te stimuleren en daarin coördinerend op te treden. Ik zie, samen met het Rekenhof, dat het is stilgevalen, dat het in elk geval niet meer in de beheersovereenkomst moet staan. Dat is fout, de beheersovereenkomst interpreteren als zijnde dat die veiligheidspassages een voorafspiegeling zijn van wat een jaar later in de wet ging staan, is niet juist. Wij hebben, na de wet, de beheersovereenkomst zelfs een stuk aangepast aan de wet. Er stond in dat er vanuit de audit een planning moest komen.

Het spijtige is dat men in 2008 daarover niet meer sprak. Ik weet dat dit een discussie was bij de eerste beheersovereenkomst. Ook om het veiligheidsaspect van de overwegen in de

beheersovereenkomst te zetten, daarover waren zij zeer ongemakkelijk. Zij vinden dat dit allemaal niets te maken had met exploitatie. Ik herinner mij de basisdiscussies over het binnenbrengen. De vlotheid waarmee het in 2008 verdwenen is, kan ik alleen maar betreuren. Dat vind ik spijtig.

In verband met het veiligheidsniveau, meen ik mij te herinneren dat er een discussie was met de DVIS. Een van de discussies die ik mij herinner ging over TBL1 en TBL1+. Men had ons uitgelegd dat men met TBL1+ direct kon beginnen met de veiligheid, dat men vlotter ging werken en dat het Europees was, want men noemde het Euro TBL1+. Na discussies is gebleken dat Europa zelf daarop een andere visie had en vriendelijk gevraagd heeft om dat woordje Euro te laten vallen.

Het eigenaardige was dat, waar men TBL1+ wilde installeren, men TBL1 deïnstalleerde, waardoor men de veiligheid zag zakken.

TBL1+ was nog niet geïnstalleerd en TBL1 was al weg. Daar hebben wij de discussie gevoerd: dit ging niet, men moest dat eigenlijk behouden en de twee systemen bewaren, te meer de internationale vervoermaatschappijen daar niet op voorbereid waren. Tussen haakjes, over die voorbereiding voor TBL1+ dacht ik dat het, voor de treinen waarop dit moest worden geïnstalleerd en waarop dit moest worden afgestemd, tien keer goedkoper was dan het installeren van de Europese installatie. Dat herinner ik me ook van die discussies. Maar omdat de internationale spelers niet wilden weten van TBL1+ in de treinen, moest de TBL1 blijven bestaan. Daar heeft de DVIS nog discussies over gevoerd, meen ik te weten. Dat was het eerste spoor dat u ziet over het behoud van een veiligheidsniveau.

U kunt het lezen in die basiswet. Ik vond dat een wat ambetante wet, want in vele artikels stond iedere keer dat er bij KB iets zou worden beslist. Via amendementen moest dat dan bij KB door de regering worden vastgelegd. Eigenlijk waren we aan het zoeken naar de veiligheidscriteria: hoe zet je dat in de wet? Hoe zet je dat in wettelijke termen om? Wij waren in de beginfase van een veiligheidscultuur bij de wetgever, die dan ook nog moest worden doorgegeven aan de actoren op het terrein. Ook dat leest u wellicht in alle mogelijke documenten. Het veiligheidsniveau, dat was iets wat men moest beginnen op te tellen. Het aantal reizigers en het aantal treinen, dat was men gewoon op te tellen – het uur soms ook, maar inzake veiligheidsaspecten had men nog niet die gewenning en een stuk zelfs, ook bij de NMBS,

niet echt de knowhow. Ze bewaakten dat zelf in hun eigen *boîte*, maar om een objectief vergelijkbaar systeem met andere landen op te stellen hadden we een gebrek aan begrippen en aan gegevens. Dat was wel een Europees probleem. Ook Europa moest zijn veiligheidstermen, die toelaten vergelijkingen en tellingen te maken, nog allemaal opstellen. Maar dat maakte ook het werk voor een jurist boeiend.

**Jef Van den Bergh** (CD&V): Dank u voor de antwoorden. Wij zijn vooral op zoek naar lessen waaruit we aanbevelingen voor de toekomst kunnen formuleren, zonder hier aan *politique politicienne* te doen. Ik vind het dan ook jammer dat u gemakkelijker over 2008 spreekt dan over de beheerscontracten die in 2005 zijn gemaakt.

**Renaat Landuyt**: Op dat vlak – zekerheden, misverstanden, ik ben een paar jaar ouder in de commissie, ik zit hier op mijn gemak - is het enige dat ik zeg dat het hun goed recht is. Er is in de beheersovereenkomsten een discussie over veiligheidsartikelen gevoerd, en ook nog over de overwegen. Dat is niet gemakkelijk verlopen.

Dat was in onze ogen de start van een soort veiligheidsdenken die in de volgende beheersovereenkomsten moest worden voorgezet. Daarom ben ik het niet eens met het Rekenhof dat stelt dat wat in de beheersovereenkomsten van 2005 staat de voorafspiegeling van de wet is. Dat is niet helemaal juist. Wij hebben na 2006 de beheersoverkomst zelfs aan de wet aangepast, omdat er meer in stond dan in de wet.

In mijn droom, mocht ik nog minister zijn geweest, zou ik opnieuw aangedrongen hebben om nog preciezer doelstellingen in de beheersovereenkomsten op te nemen.

Ik doe een suggestie voor de toekomst. De techniek van beheersovereenkomst, wat men erin opneemt, hoe men doelstellingen rond veiligheid omschrijft, dat zijn precies de lessen voor de toekomst.

De **voorzitter**: Nog vragen? Nee?

Ik dank u beiden voor uw bijdrage aan deze commissie en ik excuseer mij nogmaals voor de agendawijziging, omwille van andere werkzaamheden in het Parlement.

Na deze commissievergadering volgt nog een vergadering achter gesloten deuren, omtrent de regeling der werkzaamheden.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.34 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à 16.34 heures.*