

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

25 juin 2012

La sécurité du rail en Belgique

ÉCHANGE DE VUES

sur la mise en œuvre des recommandations de la commission spéciale

RAPPORT

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

M. Ronny **BALCAEN**,
MMES **Valérie DE BUE** ET **Linda MUSIN**
ET M. **Jef VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif du secrétaire d'État à la Mobilité	3
II. Questions et observations des membres de la commission.....	3
III. Réponses du secrétaire d'État à la Mobilité.....	7
IV. Répliques des membres.....	8
Annexe.....	10

Documents précédents:

Doc 53 **0444/ (2010/2011):**

001: Texte adopté en séance plénière.
002: Rapport.
003: Rapport — annexes.
004: Propositions de motions.
005: Motion adoptée en séance plénière.
006 et 007: Échanges de vues.
008 à 010: Auditions.

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 juni 2012

De veiligheid van het spoorwegennet in België

GEDACHTEWISSELING

over de uitvoering van de aanbevelingen van de bijzondere commissie

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE BELAST
MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID
VAN HET SPOORWEGENNEN IN BELGIË
NAAR AANLEIDING VAN HET DRAMATISCH
TREINONGEVAL IN BUIZINGEN
UITGEBRACHT DOOR

DE HEER **Ronny BALCAEN**,
DE DAMES **Valérie DE BUE** EN **Linda MUSIN**
EN DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretaris voor Mobiliteit	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie.....	3
III. Antwoorden van de staatssecretaris voor Mobiliteit	7
IV. Replieken van de leden.....	8
Bijlage.....	22

Voorgaande documenten:

Doc 53 **0444/ (2010/2011):**

001: Tekst aangenomen in plenaire vergadering.
002: Verslag.
003: Verslag — bijlagen.
004: Voorstellen van moties.
005: Motie aangenomen in plenaire vergadering.
006 en 007: Gedachtewisselingen.
008 tot 010: Hoorzittingen.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: David Geerts

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	André Frédéric, Rachid Madrane, Linda Musin, Eric Thiébaud
MR	Valérie De Bue, Katrin Jadin
CD&V	Nahima Lanjri, Jef Van den Bergh
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Ronny Balcaen
Open Vld	Ine Somers
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Anthony Dufrane, Karine Lalieux
Daniel Bacquelaïne, Jacqueline Galant
Raf Terwingen, Stefaan Vercamer
Karin Temmerman
Stefaan Van Hecke
Sabien Lahaye-Battheu
Gerolf Annemans
Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie	

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le cadre de la mise en œuvre de ses recommandations (DOC 53 0444/002), votre commission a organisé un échange de vues avec le secrétaire d'État à la Mobilité le 13 juin 2012.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, explique que si certaines recommandations de la commission spéciale, qui relèvent de sa compétence, ont déjà été intégralement mises en œuvre, d'autres sont encore en cours d'exécution. Ainsi, en matière de politique du personnel et d'installation des systèmes ATP, des avancées significatives ont été engrangées, alors que beaucoup reste à faire en ce qui concerne les rapports avec la Justice.

L'orateur parcourt ensuite de manière systématique les mesures qui ont déjà été prises et le calendrier prévu pour chacune des recommandations de la commission spéciale qui relève de ses compétences (voir annexe au présent rapport).

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

M. Jef Van den Bergh (CD&V) considère que les informations structurées que le secrétaire d'État a mises à la disposition de la commission permettent à cette dernière de mener à bien le reste de sa mission ("poursuivre ses travaux afin d'assurer le suivi de la mise en œuvre de ses recommandations").

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) demande si le SSICF et l'Organisme d'enquête disposent d'un personnel suffisant pour accomplir les missions importantes dévolues à ces instances. L'intervenant exprime certains doutes à cet égard, en particulier parce que plusieurs orateurs ont insisté, durant les auditions en commission de l'Infrastructure relatives à la restructuration du Groupe SNCB, sur l'importance de ces instances de contrôle, en plaidant en faveur d'un meilleur fonctionnement de celles-ci. Bien que tardif, l'audit relatif au SSICF et à l'Organisme d'enquête, qui aura lieu au cours du deuxième semestre de 2012, est en tout cas nécessaire.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft over de uitvoering van haar aanbevelingen (DOC 53 0444/002) een gedachtewisseling gehouden met de staatssecretaris voor Mobiliteit. Deze gedachtewisseling heeft plaatsgevonden op 13 juni 2012.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT

De staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, de heer Melchior Wathelet, verklaart dat sommige aanbevelingen van de bijzondere commissie die tot zijn bevoegdheid behoren reeds volledig werden uitgevoerd, terwijl andere nog in uitvoering zijn. Zo werd op het vlak van het personeelsbeleid en de installatie van ATP-systemen al belangrijke vooruitgang geboekt, terwijl er voor de verhoudingen met Justitie nog veel werk aan de winkel is.

De spreker overloopt vervolgens op systematische wijze de maatregelen die reeds werden genomen en de vooropgestelde planning voor elke aanbeveling van de bijzondere commissie die tot zijn bevoegdheid behoort (zie bijlage bij dit verslag).

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN VAN DE COMMISSIE

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is van oordeel dat de gestructureerde info die door de staatssecretaris ter beschikking wordt gesteld de commissie ertoe in staat stelt om haar resterende opdracht ("haar werkzaamheden voortzetten om toe te zien op de uitvoering van haar aanbevelingen") naar behoren te vervullen.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) vraagt of het personeelsbestand waarover de DVIS en het Onderzoeksorgaan beschikken, volstaat voor de vervulling van de belangrijke opdrachten van die instanties. Zelf plaatst hij daar vraagtekens bij, in het bijzonder omdat verschillende sprekers tijdens hoorzittingen in de commissie Infrastructuur over de herstructurering van de NMBS-Groep wezen op het belang van die controleinstanties en pleitten voor een betere werking van deze controleinstanties. De audit voor de DVIS en het Onderzoeksorgaan die in het tweede semester van 2012 zal gebeuren, komt laat, maar blijft in elk geval noodzakelijk.

L'Organisme d'enquête est confronté à un arriéré considérable: alors qu'en principe, il est tenu de finaliser une enquête dans l'année qui suit l'incident ou l'accident, certains faits datant de 2008 n'ont toujours pas fait l'objet d'un rapport. Si les recrutements supplémentaires ne permettent pas de résorber rapidement ce retard, c'est que le déficit en personnel est chronique. Un rapport qui ne paraît que des années après les faits perd une grande partie de son intérêt puisque, dans l'intervalle, les opérateurs ferroviaires ont déjà pris d'autres mesures.

La procédure "Indicateurs Opérations Terminées" (recommandation n° 3.4) est toujours confrontée aux mêmes problèmes identifiés par la commission spéciale lors de la rédaction de son rapport et de ses conclusions et recommandations. En outre, la procédure n'est pas suivie dans toutes les gares et, là où elle ne l'est pas, une alternative valable n'est pas toujours disponible. La *Safety Platform*, qui fonctionne au sein du SSICF, peut-elle jouer un rôle dans l'élaboration d'une solution efficace?

Pourquoi le secrétaire d'État ne mentionne-t-il pas la recommandation n° 1.17, en vertu de laquelle Infrabel doit essayer de convaincre les opérateurs ferroviaires privés actifs dans le transport de marchandises d'équiper d'ores et déjà leurs véhicules du TBL1+ dans l'attente du système ETCS, dont l'installation sera obligatoire par la suite? Aucun résultat n'a-t-il été engrangé dans ce domaine? Ce problème peut être résolu de plusieurs manières, mais la meilleure option politique est indéniablement l'octroi de subsides pour l'installation du TBL1+.

La collaboration entre l'Organisme d'enquête et les acteurs de la justice n'est pas bonne. L'intervenant pense que l'on pourrait s'inspirer du projet de loi relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (DOC 53 1931/006), déjà adopté par la Chambre, dans lequel cette collaboration est bien réglée. Le secrétaire d'État est-il disposé à envisager des procédures similaires pour le secteur ferroviaire?

M. Ben Weyts (N-VA) rappelle que le freinage automatique nécessite l'installation de systèmes ATP tant sur l'infrastructure que sur le matériel roulant. Pour quel pourcentage des trains-kilomètres parcourus existe-t-il une discordance entre la ligne et le train?

L'intervenant évoque le franchissement d'un signal d'arrêt le 6 juin 2012 à Lot, sur la ligne Braine-le-Comte-Louvain: contrairement à l'infrastructure, le train en question n'était pas encore équipé du TBL1+, si bien que le franchissement du signal n'a pas déclenché

Het Onderzoeksorgaan kampt met een aanzienlijke achterstand: terwijl het in beginsel een onderzoek binnen het jaar na een incident of ongeval moet afronden, zijn er feiten uit 2008 waarover het nog steeds heeft gerapporteerd. Als die achterstand door de bijkomende aanwervingen niet spoedig kan worden weggewerkt, wijst dat op een blijvend personeelstekort. Een verslag dat pas jaren na de feiten verschijnt, verliest veel van zijn waarde omdat in de tussentijd reeds andere maatregelen door de spoorwegoperatoren werden genomen.

De procedure "Aanwijzers Verrichtingen Gedaan" (aanbeveling 3.4) kampt nog steeds met de problemen die reeds door de bijzondere commissie werden gedetecteerd bij de opstelling van haar verslag met conclusies en aanbevelingen. Ook wordt de procedure niet in alle stations gevolgd en is op die plaatsen niet altijd een goed alternatief voorhanden. Kan het *Safety Platform*, dat in de schoot van de DVIS functioneert, een rol spelen bij de uitwerking van een goede oplossing?

Waarom maakt de staatssecretaris geen melding van aanbeveling 1.17, op grond waarvan Infrabel de private spoorwegoperatoren in het goederenvervoer ervan moet proberen te overtuigen om hun voertuigen, in afwachting van de latere verplichte installatie van ETCS, nu reeds met TBL1+ uit te rusten? Werden op dit vlak geen resultaten geboekt? Dit probleem kan op verschillende manieren worden aangepakt, maar de beste beleidsoptie is ongetwijfeld de toekenning van subsidies voor de installatie van TBL1+.

De samenwerking tussen het Onderzoeksorgaan en de justitiële actoren verloopt niet goed. De spreker denkt dat inspiratie kan worden gevonden in het reeds door de Kamer aangenomen wetsontwerp betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (DOC 53 1931/006), waarin die samenwerking goed wordt geregeld. Is de staatssecretaris bereid voor de spoorwegsector gelijkaardige procedures te overwegen?

De heer Ben Weyts (N-VA) herinnert aan het feit dat automatische remming vereist dat zowel infrastructuur als rollend materieel met een ATP-systeem uitgerust zijn. Bij welk percentage van de gereden treinkilometers is er op dit vlak een discrepantie tussen lijn en trein?

De spreker wijst op de seinvoorbijrijding op 6 juni 2012 in Lot, op de lijn 's Gravenbrakel-Leuven: in tegenstelling tot de infrastructuur was de trein in kwestie nog niet uitgerust met TBL1+, zodat de seinvoorbijrijding geen aanleiding gaf tot automatische remming. Hoe

le freinage automatique. Comment explique-t-on que précisément cette ligne, sur laquelle a eu lieu la catastrophe de Buizingen, soit encore empruntée par du matériel roulant non équipé de systèmes ATP, alors que, sur l'ensemble du réseau, 75 % des trains-kilomètres sont déjà sécurisés? Ce constat semble aller à l'encontre des deux critères établis par le Groupe SNCB pour déterminer quel matériel roulant et quelles lignes ferroviaires doivent être équipés en priorité du TBL1+, à savoir, l'intensité du trafic sur la ligne et le fait que le TBL1+ ait déjà été installé sur l'infrastructure ou sur le matériel roulant. Comment se fait-il que des trains sans TBL1+ empruntent encore cette ligne, alors qu'il s'agit d'une ligne à forte intensité de trafic, dont l'infrastructure est équipée du TBL1+?

Mme Linda Musin (PS) remercie le secrétaire d'État pour la clarté de son exposé présenté sous forme de tableau; elle constate avec satisfaction que de nombreux progrès ont déjà été réalisés.

Cependant, de nombreuses recommandations restent sans concrétisation apparente. Ainsi, plusieurs recommandations nécessitent des décisions prises au niveau européen (par exemple le système informatique Erail). Dans quels délais l'Union européenne prendra-t-elle ces décisions qui influenceront les mesures devant être prises en Belgique sur le plan de la sécurité ferroviaire?

Il y a un autre point important déjà soulevé: l'efficacité du SSICF et de l'Organisme d'enquête. Plutôt que d'essayer d'estimer ce que devrait être un cadre idéal, le secrétaire d'État compte-t-il demander une évaluation continue des moyens mis à disposition? Est-il disposé à procéder chaque année à une évaluation pour vérifier si le SSICF et l'Organisme d'enquête disposent de moyens humains et financiers suffisants?

M. Tanguy Veys (VB) reconnaît que certaines réformes nécessaires dans le secteur ferroviaire ont été réalisées dans l'intervalle.

Le cadre du personnel du SSICF doit être élargi afin de permettre à cette instance de sécurité de mieux réaliser ses missions de contrôle.

Un manque de communication et de transparence existe à propos des accidents et d'autres incidents de sécurité sur le rail. La pratique néerlandaise est exemplaire à cet égard: aux Pays-Bas, un premier rapport est déjà publié deux jours après les faits. L'intervenant plaide pour que le SSICF communique rapidement les principaux faits et formule d'emblée des recommandations susceptibles d'être contrôlées et nuancées ultérieurement. En Belgique, faute d'informations

valt te verklaren dat uitgerekend op die lijn, waarop de ramp in Buizingen heeft plaatsgevonden, nog rollend materieel rijdt dat niet met een ATP-systeem is uitgerust, terwijl op het gehele net al 75 % van de treinkilometers beveiligd is? Deze vaststelling lijkt in strijd met de twee criteria die de NMBS-Groep hanteert om te bepalen welk rollend materieel en welke spoorlijnen prioritair met TBL1+ worden uitgerust, namelijk de verkeersdrukke op de lijn en het feit dat op infrastructuur of rollend materieel reeds TBL1+ werd geïnstalleerd. Hoe komt het dan dat op de betrokken lijn nog treinen zonder TBL1+ rijden, terwijl het om een drukke lijn met TBL1+ op de infrastructuur gaat?

Mevrouw Linda Musin (PS) dankt de staatssecretaris voor de duidelijkheid die zijn uiteenzetting, met name dankzij de tabel, heeft verstrekt; het verheugt haar dat al veel stappen in de goede richting werden gezet.

Niettemin werd aan heel wat aanbevelingen kennelijk nog geen concreet gevolg gegeven. Zo zijn voor verscheidene aanbevelingen beslissingen op Europees niveau vereist (zoals voor het informaticasysteem Erail). Binnen welke termijnen zal de Europese Unie die beslissingen nemen, die van belang zullen zijn voor de maatregelen die in België op het vlak van de spoorwegveiligheid moeten worden genomen?

Een ander belangrijk punt dat al onder de aandacht werd gebracht, is de efficiëntie van de DVIS en het Onderzoeksorgaan. Zal de staatssecretaris, veeleer dan te trachten een ideaal raamwerk te definiëren, om een continue evaluatie van de ter beschikking gestelde middelen verzoeken? Is hij bereid jaarlijks te evalueren of de DVIS en het Onderzoeksorgaan over voldoende personeelsleden en financiële middelen beschikken?

De heer Tanguy Veys (VB) erkent dat bepaalde, voor de spoorwegsector noodzakelijke hervormingen onder tussen werden doorgevoerd.

Het personeelskader van de DVIS dient te worden uitgebreid om deze veiligheidsinstantie de mogelijkheid te geven om haar controleopdrachten beter te vervullen.

Er is een gebrek aan communicatie en transparantie over ongevallen en andere veiligheidsincidenten op het spoor. De Nederlandse praktijk strekt ter zake tot voorbeeld: daar wordt over ongevallen minder dan twee dagen na de feiten al een eerste verslag uitgebracht. De spreker pleit ervoor dat de DVIS even snel de belangrijkste feiten meedeelt en ook reeds aanbevelingen formuleert, die in een latere fase kunnen worden nagevolgd en genuanceerd. Door het ontbreken in

pertinentes à court terme, les médias se font l'écho de rumeurs qui ne peuvent pas être vérifiées mais qui suscitent néanmoins l'inquiétude de la population.

M. Christophe Bastin (cdH) constate que différentes mesures sont prises afin d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire en Belgique. Il se réjouit de l'octroi de moyens supplémentaires au SSICF et à l'organisme d'enquête bien qu'il faille encore déterminer s'il ne faudra pas plus de personnel et de moyens pour que ces deux instances puissent effectuer leur missions correctement.

Un problème réside toujours dans le manque de coopération entre l'organisme d'enquête et les acteurs de la justice: si des progrès peuvent être réalisés dans ce domaine, ils permettront sans doute d'accélérer le rapportage sur les accidents et sur les incidents.

Mme Valérie De Bue (MR) salue l'exposé complet et clair du secrétaire d'État. L'accident de Godinne et la réflexion sur les relations entre Infrabel et la SNCB (dans le cadre de la restructuration envisagée du groupe SNCB) soulèvent des questions à propos du rôle et du fonctionnement de la *Safety Platform*. Si cette plateforme ne peut manifestement pas jouer le rôle d'arbitre en matière de sécurité, quelle est l'instance qui peut s'en charger?

M. David Geerts (sp.a) souligne que, selon la commission spéciale, le SSICF doit être la principale instance de coordination sur le plan de la sécurité. Sur la base de cette recommandation, il a été décidé d'intégrer la *Safety Platform* dans le SSICF.

Le franchissement d'un signal à Lot a pu avoir lieu parce que des trains non encore équipés du TBL1+ circulent toujours sur un tronçon de voie déjà équipé de ce système. La tâche du SSICF n'est-elle pas de veiller à un déploiement parallèle du TBL1+ sur l'infrastructure et le matériel roulant? Cette instance ne doit-elle pas veiller à ce que les nouvelles installations soient rentables le plus rapidement possible en imposant un certain schéma d'installation à Infrabel et à la SNCB?

De plus, il n'y a toujours pas d'approche cohérente pour la procédure "Indicateurs d'opérations terminées" ou pour le placement de répéteurs. Poursuit-on les efforts en la matière?

L'intervenant souscrit au point de vue selon lequel l'Organisme d'enquête doit pouvoir travailler en toute indépendance et peut également décider lui-même quand son rapport d'enquête sera publié.

België van relevante informatie op korte termijn doen in de media geruchten de ronde die niet kunnen worden geverifieerd, maar wel tot bezorgdheid bij de bevolking leiden.

De heer Christophe Bastin (cdH) stelt vast dat diverse maatregelen worden genomen die de veiligheidssituatie van het Belgische spoorwegvervoer verbeteren. Hij verheugt zich over de bijkomende middelen voor de DVIS en het Onderzoeksorgaan, al moet nog verder worden geëvalueerd of niet nog meer personeel en geld nodig zijn opdat de beide instanties hun opdrachten behoorlijk zouden kunnen vervullen.

Een knelpunt blijft de gebrekkige samenwerking tussen het Onderzoeksorgaan en de justitiële actoren: als op dit vlak vooruitgang kan worden geboekt, zal wellicht een snellere rapportage over ongevallen en incidenten mogelijk worden.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) prijst het volledige en heldere overzicht van de staatssecretaris. Het ongeval in Godinne en de reflectie over de verhouding tussen Infrabel en de NMBS (in het kader van de beoogde herstructurering van de NMBS-Groep) roepen vragen op over de rol en het functioneren van het *Safety Platform*. Als dit platform blijkbaar geen scheidsrechter mag spelen op het vlak van veiligheid, welke instantie mag dat dan wel doen?

De heer David Geerts (sp.a) wijst op het standpunt van de bijzondere commissie dat de DVIS de belangrijkste coördinerende instantie op het vlak van veiligheid moet zijn. Op grond van die aanbeveling werd beslist om het *Safety Platform* bij de DVIS onder te brengen.

De seinvoorbijrijding in Lot kon gebeuren doordat op een stuk spoor dat met TBL1+ is uitgerust nog treinen rijden die er niet mee uitgerust zijn. Is het niet de taak van de DVIS om te waken over een gelijklopende ontplooiing van TBL1+ op spoor en rollend materieel? Moet die instantie er niet voor zorgen dat nieuwe installaties zo snel mogelijk renderen door een bepaald installatieschema aan Infrabel en de NMBS op te leggen?

Er is ook nog geen steeds geen sluitende aanpak voor de procedure "Aanwijzers Verrichtingen Gedaan" of voor de plaatsing van seinherhalers. Wordt daar verder aan gewerkt?

De spreker onderschrijft de stelling dat het Onderzoeksorgaan in volledige onafhankelijkheid moet kunnen werken en ook zelf kan beslissen wanneer zijn onderzoeksverslag wordt gepubliceerd.

L'audition relative au rapport d'enquête sur la catastrophe de Buizingen, qui a été organisée le 14 mai 2012 (DOC 53 0444/010), a explicité la réglementation en vigueur en ce qui concerne le système de mémorisation.

Conformément à la recommandation 3.10 de la commission spéciale, le SSICF doit entamer sans délai une analyse sur le dépassement des signaux et formuler des recommandations en la matière. Comment se fait-il que cette recommandation n'a toujours pas été exécutée, plus d'un an après? Le SSICF prendra-t-il cette mission plus à cœur dans un avenir proche?

III. — RÉPONSES DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ

Le secrétaire d'État esquisse le rôle de la *Safety Platform*: il s'agit d'un organe de concertation offrant à tous les acteurs, sous la présidence du SSICF, l'opportunité d'échanger des informations, mais il ne s'agit pas d'une instance pouvant imposer des mesures contraignantes.

L'Organe d'enquête doit pouvoir agir en toute indépendance. C'est essentiellement la qualité de ses rapports qui importe, plutôt que la rapidité à laquelle ils sont publiés. Il se recommande qu'un rapport soit publié dans l'année qui suit un accident ou un incident, mais il est encore plus important que l'Organe d'enquête, disposant de toutes les informations pertinentes, ait pu tirer des conclusions correctes.

Un nouveau directeur sera prochainement nommé au SSICF. L'instance se focalisera plus qu'auparavant sur une analyse des franchissements de signaux, même si Infrabel et les entreprises ferroviaires assument la plus grande part de responsabilité dans l'analyse des franchissements. Le gestionnaire de l'infrastructure s'en occupe aussi de manière intensive: les franchissements de signaux sont examinés toutes les semaines au sein du conseil d'administration.

Aux Pays-Bas, un premier rapport, contenant un relevé succinct des faits déjà connus, est publié 48 heures après un incident. Dans notre pays également, un rapport (non public) d'Infrabel est adressé dans ce délai au SSICF et à l'Organe d'enquête, mais ce compte rendu ne peut être assimilé à un rapport d'enquête: après une enquête approfondie, les conclusions tirées dans un compte rendu s'avèrent souvent inexactes. Une analyse circonspecte et approfondie est préférable à la publication d'un compte rendu peu rigoureux qui ne prête qu'à confusion.

De hoorzitting over het onderzoeksverslag van de ramp in Buizingen, die plaatsvond op 14 mei 2012 (DOC 53 0444/010), heeft de geldende regelgeving wat het memorisatiesysteem betreft, verduidelijkt.

Overeenkomstig aanbeveling 3.10 van de bijzondere commissie moet de DVIS onverwijld een onderzoek instellen naar de seinvoorbijrijdingen en ter zake aanbevelingen formuleren. Hoe komt het dat die aanbeveling meer dan een jaar later niet uitgevoerd blijkt te zijn? Zal de DVIS in de nabije toekomst die opdracht meer ter harte nemen?

III. — ANTWOORDEN VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT

De staatssecretaris schetst de rol van het *Safety Platform*: het is een overlegorgaan waarin alle actoren onder voorzitterschap van de DVIS de gelegenheid hebben om informatie uit te wisselen, maar het is geen instantie die dwingende maatregelen kan opleggen.

Het Onderzoeksorgaan moet in volledige onafhankelijkheid kunnen handelen. Vooral de kwaliteit van zijn verslagen is belangrijk, eerder dan de snelheid waarmee ze worden gepubliceerd. Het strekt tot aanbeveling dat een verslag binnen een jaar na een ongeval of incident wordt gepubliceerd, maar nog belangrijker is dat het Onderzoeksorgaan juiste conclusies heeft kunnen trekken doordat het over alle relevante informatie beschikte.

Binnenkort zal een nieuwe directeur bij de DVIS worden aangesteld. De instantie zal meer dan vroeger focussen op een analyse van seinvoorbijrijdingen, al dragen Infrabel en de spoorwegondernemingen de grootste verantwoordelijkheid in het onderzoek van de seinvoorbijrijdingen. De infrastructuurbeheerder is ook intensief met het onderwerp bezig: de seinvoorbijrijdingen worden wekelijks besproken binnen de raad van bestuur.

In Nederland wordt 48 uur na een incident een eerste verslag uitgebracht, dat een beknopte weergave van de reeds bekende feiten bevat. Ook in ons land gebeurt er binnen die termijn een (niet-openbare) rapportage van Infrabel aan de DVIS en het Onderzoeksorgaan, maar dit relaas mag niet worden gelijkgesteld met een onderzoeksverslag: conclusies die in een relaas worden getrokken, blijken na grondig onderzoek vaak niet correct te zijn. Een voorzichtige en grondige analyse valt te verkiezen boven de publicatie van een onzorgvuldig verslag dat enkel verwarring veroorzaakt.

Le calendrier de l'adoption par l'Union européenne d'un nouveau paquet ferroviaire n'a pas encore été précisé. On prévoit que les nouvelles mesures entreront en vigueur dans un an et demi, mais on n'a aucune certitude.

L'évaluation des moyens qui doivent être mis à la disposition du SSICF et de l'Organisme d'enquête interviendra dans le cadre de l'élaboration du budget de 2013. Les recommandations de la commission spéciale pour améliorer le niveau de sécurité du secteur ferroviaire confortent le secrétaire d'État dans son plaidoyer en faveur de moyens suffisants. Les engagements qui ont été pris en la matière et les moyens correspondants ayant déjà fait l'objet d'une décision suffiront sans doute.

Le déploiement du TBL1+ est une mission du Groupe SNCB et relève donc de la responsabilité du ministre des Entreprises publiques. En sa qualité de secrétaire d'État à la Mobilité, l'orateur est compétent pour réglementer le secteur ferroviaire, mais pas les décisions opérationnelles du Groupe SNCB. Le fait qu'une thématique soit débattue au sein de la *Safety Platform* n'implique pas que le secrétaire d'État est compétent en la matière.

Les propositions les plus récentes d'Infrabel et de la SNCB concernant la procédure "Indicateurs Opérations Terminées" vont dans le bon sens, mais il n'a pas encore été possible de conclure une convention définitive entre les deux entreprises.

Par suite de la réglementation européenne, l'installation du TBL1+ ne peut être imposée aux opérateurs ferroviaires privés. Infrabel peut néanmoins, dès 2015, imposer des limitations de vitesse pour le matériel roulant qui n'en serait pas équipé. Ce problème sera résolu à terme par le généralisation de l'ETCS qui sera, quant à lui, obligatoire pour tous les opérateurs.

S'il existe, dans le secteur de la navigation, de bonnes procédures permettant une coopération entre l'instance chargée d'examiner les accidents et les acteurs de la justice, le secrétaire d'État examinera s'il est possible de transposer ces règles dans le secteur ferroviaire. L'utilisation des résultats de l'enquête menée par l'Organisme d'enquête dans le cadre d'une enquête judiciaire mérite d'être envisagée.

IV. — RÉPLIQUES DES MEMBRES

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) fait observer qu'Infrabel a toujours déclaré qu'elle suivait et analysait consciencieusement les franchissements de signaux. Force est toutefois de constater que cette approche n'a manifestement pas porté ses fruits: au niveau de

De timing van de aanneming door de Europese Unie van een nieuw spoorwegpakket is nog niet duidelijk. De verwachting is dat de nieuwe maatregelen over ongeveer 1,5 jaar in werking zullen kunnen treden, maar zeker is dat niet.

De evaluatie van de middelen waarover de DVIS en het Onderzoeksorgaan dienen te beschikken, zal gebeuren in het kader van de opstelling van de begroting voor 2013. De aanbevelingen van de bijzondere commissie voor een verbetering van het veiligheidsniveau in de spoorwegsector ondersteunen de staatssecretaris in zijn pleidooi voor voldoende middelen. De engagementen die ter zake werden genomen en de overeenstemmende middelen waarover reeds een beslissing werd genomen, zullen wellicht volstaan.

De uitrol van TBL1+ is een opdracht van de NMBS-Groep en valt dus onder de verantwoordelijkheid van de minister van Overheidsbedrijven. Als staatssecretaris voor Mobiliteit is de spreker bevoegd voor de regelgeving in de spoorwegsector, maar niet voor de operationele beslissingen van de NMBS-Groep. Dat een onderwerp wordt besproken in de schoot van het *Safety Platform*, impliceert niet dat hij ter zake bevoegd is.

De meest recente voorstellen van Infrabel en de NMBS over de procedure "Aanwijzers Verrichtingen Gedaan" gaan in de goede richting, maar een definitieve overeenkomst tussen beide bedrijven kon nog niet worden gesloten.

De installatie van TBL1+ kan als gevolg van de Europese regelgeving niet worden opgelegd aan de private spoorwegoperatoren; wel kan Infrabel vanaf 2015 snelheidsbeperkingen opleggen voor rollend materieel dat er niet mee uitgerust is. Dit probleem zal op termijn opgelost worden door de veralgemening van ETCS, dat wel voor alle operatoren verplicht zal zijn.

Indien er in de scheepvaart goede procedures bestaan voor samenwerking tussen de instantie die ongevallen onderzoekt en de justitiële actoren, zal de staatssecretaris nagaan of die regels in de spoorwegsector kunnen worden overgenomen. Het gebruik van onderzoeksresultaten van het Onderzoeksorgaan in het kader van een justitieel onderzoek verdient overweging.

IV. — REPLIEKEN VAN DE LEDEN

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) stelt vast dat Infrabel altijd heeft verklaard seinvoorbijrijdingen nauwgezet op te volgen en te analyseren, maar dat die aanpak klaarblijkelijk niet veel heeft opgeleverd: in de Europese Unie is België, in verhouding tot het aantal

l'Union européenne, si l'on considère le nombre de trains-kilomètres parcourus, la Belgique se situe dans le top 5 des franchissements de signaux.

L'intervenant est d'avis que la *Safety Platform* pourrait contribuer à une meilleure harmonisation de l'installation du TBL1+ au niveau d'Infrabel et de la SNCB. Il estime dès lors que cette question relève non seulement de la compétence du ministre des Entreprises publiques, mais aussi de celle du secrétaire d'État à la Mobilité, même si ce dernier ne peut sans doute pas être considéré comme le responsable principal.

L'intervenant n'est pas favorable à l'idée d'imposer une vitesse maximale faible aux opérateurs ferroviaires privés qui n'installent pas le TBL1+ sur leur flotte. Une telle limitation nuit en effet à l'attractivité du transport ferroviaire de marchandises, qui est une solution durable qui mérite d'être stimulée autant que possible. Il conviendrait plutôt de songer à subsidier l'installation du TBL1+, ce qui est de la compétence du secrétaire d'État.

M. Ben Weyts (N-VA) estime que le secrétaire d'État est bien compétent en ce qui concerne le renforcement de l'harmonisation de l'installation du TBL1+ par Infrabel et la SNCB: il s'agit d'une question traitée au sein de la *Safety Platform*, qui relève du SSICF et donc de la compétence du secrétaire d'État.

M. Tanguy Veys (VB) maintient que le SSICF ne dispose toujours que d'un personnel trop réduit. Il en veut pour preuve la publication tardive des rapports de l'Organisme d'enquête.

On ne peut pas comparer l'envoi d'un exposé des faits au SSICF et à l'organisme d'enquête peu de temps après un accident à la transmission rapide d'un rapport au Parlement, lequel a une mission importante à jouer en matière de sécurité ferroviaire.

Le secrétaire d'État tente de rejeter sa responsabilité sur son collègue ministre des Entreprises publiques. Cette politique de l'autruche est la principale cause du peu de progrès réalisés en matière de sécurité ferroviaire ces trente dernières années.

M. David Geerts (sp.a) demande que l'on fasse en sorte d'accroître le rôle de la *Safety Platform*.

Les rapporteurs,

Le président,

Ronny BALCAEN

David GEERTS

Valérie DE BUE

Linda MUSIN

Jef VAN DEN BERGH

gereden treinkilometers, in de top-vijf wat het aantal seinvoorbijrijdingen betreft.

De spreker is van oordeel dat het *Safety Platform* een rol kan spelen in de verwezenlijking van een betere afstemming tussen Infrabel en de NMBS op het vlak van de installatie van TBL1+. Daarom is volgens hem niet enkel de minister van Overheidsbedrijven, maar ook de staatssecretaris voor Mobiliteit bevoegd, al is hij wellicht niet de hoofdverantwoordelijke.

De oplegging van lage maximumsnelheden aan private spoorwegoperatoren die TBL1+ niet op hun vloot installeren, is geen goede oplossing omdat het goederenvervoer per spoor, dat duurzaam is en zo veel mogelijk moet worden gestimuleerd, er minder aantrekkelijk door wordt. Er moet veeleer worden gedacht aan de subsidiëring van de installatie met TBL1+, wat wel de bevoegdheid van de staatssecretaris is.

De heer Ben Weyts (N-VA) is van oordeel dat de staatssecretaris wel degelijk bevoegd is voor een betere afstemming van de installatie van TBL1+ door Infrabel en de NMBS: het gaat om een onderwerp dat aan bod komt in de schoot van het *Safety Platform*, dat onder de DVIS ressorteert en dus tot de bevoegdheid van de staatssecretaris behoort.

De heer Tanguy Veys (VB) blijft bij zijn stelling dat de DVIS nog steeds over te weinig personeelsleden beschikt; de laattijdige publicatie van de verslagen van het Onderzoeksorgaan leidt tot dezelfde conclusie.

De overzending van een feitenrelaas kort na een ongeval aan de DVIS en het Onderzoeksorgaan kan niet worden vergeleken worden met een snelle rapportage aan het Parlement, dat een belangrijke opdracht inzake spoorwegveiligheid heeft.

De staatssecretaris probeert zijn verantwoordelijkheid af te schuiven op zijn collega, de minister van Overheidsbedrijven. Dergelijke struisvogelpolitiek is de voornaamste oorzaak van de geringe vooruitgang op het vlak van spoorwegveiligheid in de afgelopen dertig jaar.

De heer David Geerts (sp.a) vraagt dat werk wordt gemaakt van een grotere rol voor het *Safety Platform*.

De rapporteurs,

De voorzitter,

Ronny BALCAEN

David GEERTS

Valérie DE BUE

Linda MUSIN

Jef VAN DEN BERGH

ANNEXE:
TABLEAU DE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION SPÉCIALE



**Tableau de suivi des recommandations finales de la Commission
chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en
Belgique**

Présentation par Monsieur Melchior Wathelet, Secrétaire d'Etat à l'Environnement, à l'Energie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Opvolgingstabel W_document-FR

Table des matières

I. Références & codes
II. Légende pour le statut d'avancement
III. Réponses aux recommandations

I. Références & codes

Plan d'action Sécurité Ferroviaire

Références des services	Dénominations des services
DOS / SEPPF	Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid / Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire
OO / OE	Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor / Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires
B&B&L / BCG&L	Stafdienst Begroting, beheerscontrole en logistiek / Service d'encadrement Budget, Contrôle de la gestion et Logistique
P&O	Stafdienst Personeel en Organisatie / Service d'encadrement Personnel et Organisation
DVIS / SSICF	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor / Service de Sécurité et Interopérabilité Chemins de Fer
JD / SJ	Juridische Dienst / Service Juridique
ICT / TICS	Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie / Technologie de l'Information et de la Communication
IA / AI	Coördinatie en opvolging / Coordination et suivi: Stafdienst Interne audit / Service d'encadrement Audit Interne

II. Légende pour le statut d'avancement

Statut d'avancement	Icône
En cours/bezig	
Terminé/afgewerkt	

III. Réponses aux recommandations

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
3.7	Il faut amener la Safety Platform (lieu de rencontre entre Infrabel, l'opérateur SNCB et les opérateurs privés, le SPF et le SSICF) à travailler de manière plus globale, et moins au cas par cas, le cas échéant dans un cadre législatif plus précis. Il s'agit notamment de trouver les causes structurelles de dépassement des feux. Par exemple, il faut également identifier les zones noires, comme par exemple celle menant à l'aéroport de Bruxelles-National, et les traiter de manière globale, plutôt que signal par signal. En particulier, il faut étudier comment le déploiement accéléré de TBL1+ influence les dépassements de signaux.		La version antérieure de la Safety Platform, organisée par Infrabel, est remplacée par une convention sur la sécurité, organisée par le SSICF (cfr. recommandation 4.5 et 5.2) et un "safety desk" organisé par Infrabel. Au sein de ce dernier organe de concertation, entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, les cas spécifiques sont gérés. L'approche la plus globale se déroule au sein de la convention sur la sécurité.
3.8	Il y a lieu d'installer un témoin de mémorisation sur les engins plus anciens qui seront bientôt mis hors service mais qui rouleront encore pendant un an et pour lesquels aucune installation de TBL1+ n'est prévue		C'est prévu dans l'Arrêté Ministériel du 30.07.2010 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons. L'obligation prévoit d'envoyer un rappel de l'avertissement au poste de pilotage (cfr. recommandation 3.4 dans la partie "en cours" à la page 15). C'est réalisé par les entreprises ferroviaires et Infrabel.

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
4.3	Collaboration, <i>feedback</i> et <i>peer review</i> avec d'autres secteurs et entreprises ferroviaires étrangères doivent conduire à une meilleure compréhension de ce thème, des différentes composantes et des possibilités d'accentuer le pilotage		Dans le domaine de la collaboration, l'Organisme d'Enquête s'est engagé dans des échanges d'informations et de bonnes pratiques au travers : - de réunions avec d'autres NIB (France, Angleterre) - des réunions du réseau des NIB au sein de l'ERA (3X) - des workshops de l'ERA (Déraillement, ...) - du groupe de travail "assessment des NIB" au sein de l'ERA (3 réunions) - du groupe de travail sur "l'indépendance des NIB"

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
4.5	La <i>Safety Platform</i> doit jouer le rôle d'organe faîtière de la Sécurité disposant des moyens nécessaires pour assurer un rôle d'orientation, d'intégration et de coordination dans la politique globale de sécurité d'Infrabel, de la SNCB et des autres entreprises ferroviaires qui utilisent l'infrastructure ferroviaire belge.		La plate-forme de concertation menée par le SSICF est opérationnelle. Dans le courant de 2011, il y a eu 2 réunions de concertation avec le secteur dans son entièreté (gestionnaire d'infrastructure, entreprises ferroviaires, établissements de formations, constructeurs, organismes agréés, responsables pour l'entretien du matériel) organisées le 21 juin et le 1er décembre 2011. En 2012, une première concertation a eu lieu le mardi 13 mars. Une autre réunion est prévue avant les vacances d'été et encore une autre durant l'automne. L'objectif est de garder un rythme de 3 réunions par année.
5.11	La <i>Safety Platform</i> doit devenir un véritable organe de gestion de la sécurité ferroviaire sous la direction du SSICF. Ceci doit permettre au SSICF d'être davantage présent dans le paysage ferroviaire et d'assurer le rôle d'accompagnateur et d'assistant de procédure.		

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.3	L'extension de cadre accélérée au SSICF doit permettre de réaliser ce contrôle avec une plus haute valeur ajoutée.		La mise en oeuvre intégrale du plan de personnel 2009 a permis d'établir au sein du SSICF une unité de surveillance. Début 2012, trois experts ainsi qu'un ingénieur civile avec des connaissances en audit ont intégrés cette unité. Depuis que les directives de la fonction publique sont connues (elles sont passées le 27 avril 2012 au Conseil des Ministres et doivent encore être publiées au Moniteur) pour l'établissement du plan de personnel 2012, j'ai proposé un recrutement supplémentaire de 7 unités afin de porter l'effectif à 43 ETP en 2012. L'objectif est d'atteindre 46 ETP avec le plan personnel de 2013. Cela va permettre de consacrer davantage d'attention aux tâches liées à la surveillance et au suivi du niveau de sécurité
5.5	Dans le paysage ferroviaire actuel, tous les acteurs doivent jouer leur rôle tel que prévu par la réglementation. À cet effet, tous les liens contractuels maintenant une certaine dépendance doivent être coupés. Il convient de supprimer, progressivement, tous les liens contractuels existant entre les membres du personnel du SSICF et l'organe d'enquête, d'une part, la SNCB Holding, d'autre part.		

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.6	Les missions respectives du SSICF et du gestionnaire de l'infrastructure doivent être fixées clairement et sans équivoque.		La loi du 19 décembre 2006, relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, précise les missions et responsabilités du gestionnaire d'infrastructure et celles de l'autorité de sécurité.
5.7	Il faut sérieusement prendre en compte les recommandations du SSICF. Il y a lieu de faire rapport sur les actions entreprises pour donner suite aux recommandations. Si l'on ne suit pas ces recommandations, il faut argumenter suffisamment les raisons de ce choix. Dans ce domaine également, une mission de contrôle est dévolue au Parlement. Le SSICF présente au Parlement son rapport annuel sur la base duquel il est possible, si nécessaire, d'intervenir en demandant des explications aux ministres compétents et aux entreprises ferroviaires.		De manière standard, un rapport annuel est prévu. Le SSICF a présenté son rapport annuel au Parlement en décembre 2011
5.8	Le SSICF doit avoir à court terme la possibilité de veiller au respect des règles de sécurité par le recours à des sanctions administratives.		Le SSICF a été habilité à imposer des sanctions administratives pour violation des règles de sécurité par la loi sur les amendes administratives datant du 28 décembre 2011. Cette loi a été publiée le 1er février 2012 et est d'application depuis le 11 février 2012. En date du 15 mars 2012, les Conseil des Ministres a approuvé le projet d'arrêté royal concernant les amendes administratives attribuées pour violation des règles de sécurité. La publication au Moniteur Belge aura lieu dans le courant du mois de juin.

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.10	Le SSICF et l'organe d'enquête doivent élaborer un programme adéquat de gestion des compétences de sorte que leurs activités ne soient plus exclusivement déterminées par les connaissances et aptitudes individuelles du personnel en place, mais aussi par une formation approfondie et par une politique de rémunération attrayante qui permette de recruter du personnel externe qualifié. Dans ce cadre, il est recommandé d'évaluer la possibilité de transformer ces deux instances en agence autonome.	OO: 	"Gestion des compétences pour <u>OO</u> ". Un programme spécifique de formation du personnel enquêteur est établi. Un partage croisé des connaissances est mis en place au sein du service. Des formations continues sont prévues de manière à tenir compte des évolutions en la matière. Des fiches de compétences générales et des fiches de développement des compétences individuelles ont été établies. De nombreuses formations et séminaires ont été suivis par les enquêteurs (cf annexe jointe) et sont programmés dans le courant de cette année. Une enveloppe budgétaire est prévue pour la formation des enquêteurs
5.13	Lors du recrutement de nouveaux effectifs, il faut veiller à disposer en interne des connaissances et des aptitudes essentielles. En outre, une formation permanente aux derniers progrès techniques et scientifiques est indispensable en tant que partie intégrante d'un système de gestion des compétences.	DVIS: 	"Gestion des compétences pour <u>DVIS</u> ". Une identification des compétences nécessaires a été réalisée et ce pour chaque fonction. Les moyens nécessaires afin de développer ces compétences ont également été identifiés. Cette identification a été reprise dans des fiches fournissant une description détaillée des compétences à développer et des activités pour les développer sont proposées. Un inventaire des compétences déjà acquises et encore à acquérir a également été mis au point. Le plan de formation des collaborateurs est réalisé. Celui du collaborateur juriste est en construction selon les besoins de celui-ci.

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.11	La Safety Platform doit devenir un véritable organe de gestion de la sécurité ferroviaire sous la direction du SSICF. Ceci doit permettre au SSICF d'être davantage présent dans le paysage ferroviaire et d'assurer le rôle d'accompagnateur et d'assistant de procédure.		La plate-forme de concertation menée par le SSICF est opérationnelle. Dans le courant de 2011, il y a eu 2 réunions de concertation avec le secteur dans son entièreté (gestionnaire d'infrastructure, entreprises ferroviaires, établissements de formations, constructeurs, organismes agréés, responsables pour l'entretien du matériel) organisées le 21 juin et le 1er décembre 2011. En 2012, une première concertation a eu lieu le mardi 13 mars. Une autre réunion est prévue avant les vacances d'été et encore une autre durant l'automne. L'objectif est de garder un rythme de 3 réunions par année.
5.12	En ce qui concerne l'organe d'enquête, le plan d'extension du cadre du personnel qui a été soumis doit être finalisé le plus rapidement possible, de manière à ce que cet organe puisse exercer ses missions correctement.		En date d'aujourd'hui, l'Organisme d'Enquête dispose de 6 équivalents temps plein sur les 7 du plan de personnel. Le recrutement est en cours afin de se conformer au plan de personnel. Au 01/02/2012: 6 ETP - 1 enquêteur principal - 3 ingénieurs - 2 supports administratifs Prévision 2012: 7 ETP dès le recrutement de l'enquêteur principal adjoint
5.14	Pour renforcer encore l'indépendance par rapport au Groupe SNCB, il faut, pour les domaines non couverts par une expertise propre, pouvoir faire appel à des experts indépendants. La récente initiative de l'organe d'enquête d'établir une liste d'experts indépendants doit être poursuivie.		Les moyens financiers sont prévus dans le budget de l'organisme d'enquête pour le recours à des experts en sous-traitance. Une liste d'experts est disponible et mise à jour de façon régulière. L'organisme d'enquête fait appel si nécessaire à des experts externes, pour des compétences spécifiques, dans le cadre des enquêtes ouvertes.

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.15	Il y a lieu de remédier à quelques faiblesses identifiées dans les rapports d'enquête, en particulier une analyse inadéquate des facteurs liés à la gestion de la sécurité et au système de gestion de la sécurité, notamment la façon dont les évaluations des risques ont été réalisées; la mention limitée du cadre légal et du rôle et de la responsabilité des différentes organisations concernées; l'intégration insuffisante des événements antérieurs de nature comparable dans l'enquête; l'absence de mention des mesures déjà prises par les organisations responsables durant l'enquête.		L'organisme d'enquête tiendra compte des recommandations formulées concernant : - les considérants relatifs aux préalables (entre autre cadre légal, évaluation des risques, éventuelles mesures de corrections) - l'attribution systématique des recommandations aux autorités de sécurité et organismes responsables si nécessaires Les rapports d'enquête seront rédigés en ce sens. Des réunions sont programmées avec les stakeholders directement impliqués dans l'accident (en ce est également compris le SSICF). L'Organisme d'Enquête rappelle que le draft du rapport leur est envoyé pour consultation avant publication. Le manuel de procédures reprenant les lignes directrices est finalisé en néerlandais. Le manuel est envoyé au service de traduction. Les procédures sont améliorées en fonction de l'expérience acquise, des formations suivies, des échanges effectués dans le cadre des réunions NIB et des guides préparés et publiés par l'ERA. Les modèles de rapport d'enquête et de rapport annuel sont établis sur base des guides de l'ERA. Des checklists et formulaires ont été développés. Il sont utilisés et testés dans le cadre des enquêtes.

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.18	Pour pouvoir exercer durablement ses missions de manière satisfaisante, cohérente et reproductible, l'organe d'enquête doit en fixer formellement les processus de mise en oeuvre et les gérer de manière cohérente, compte tenu des bonnes pratiques reconnues et des exigences de la directive 2004/49/CE. La procédure d'enquête doit laisser suffisamment de marge pour un échange systématique d'opinions et d'avis des acteurs concernés. Il convient par ailleurs de développer des critères appropriés pour la sélection d'incidents et d'accidents sur lesquels il souhaite enquêter.		L'OE s'est engagé dans des échanges d'information et de bonnes pratiques au travers : - de réunions avec d'autres NIB (France, Angleterre) - des réunions du réseau des NIB au sein de l'ERA (3X par an) - des workshops de l'ERA (Déraillement, ...) - du groupe de travail "assessment des NIB" au sein de l'ERA (cf annexe) - du groupe de travail sur "l'indépendance des NIB"
5.20	La commission demande à l'ERA de réaliser en 2013 un audit de suivi afin d'évaluer dans quelle mesure les engagements pris ont été mis en pratique et de quelle manière le SSICF et l'organe d'enquête ont évolué.		Un assessment des activités de l'OE est prévu dans le courant de l'année 2013

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.21	Afin de permettre davantage qu'aujourd'hui un suivi plus strict sur une base annuelle de la sécurité ferroviaire par le SPF Mobilité et le SSICF, il y a lieu de disposer d'indicateurs de sécurité et d'objectifs mesurables. Dans ce but, il peut entre autres être fait appel aux indicateurs de sécurité de la Directive européenne 2009/149/EC, tels que les indicateurs relatifs aux accidents, aux marchandises dangereuses, aux suicides, aux précurseurs d'accidents, à l'impact économique d'accidents, à la sécurité technique de l'infrastructure et à la gestion de la sécurité. Les indicateurs de sécurité et les objectifs mesurables qui s'appliquent à tous les opérateurs ferroviaires doivent être inscrits dans la législation. Les indicateurs de sécurité et les objectifs mesurables qui ne concernent que les trois entreprises du Groupe SNCB peuvent faire partie intégrante des contrats de gestion		Une base de données des accidents et incidents ferroviaires est établie et disponible pour consultation par le SSICF. En vue d'améliorer la base de données actuelles, un process est initié afin d'obtenir les données des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure sous un format directement exploitable par l'OE. Un test avec le programme ERAIL de L'ERA est en cours. Le grand saut qualitatif sera réalisé lorsque la banque de données ERAIL, développée par l'ERA pour l'ensemble des pays de l'Union Européenne, sera disponible. Selon nos informations, cette banque de données serait sur le marché dans le courant de 2013.

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
2.19	La politique de formation doit être évaluée dans son ensemble et, le cas échéant, révisée pour qu'elle soit axée sur l'apprentissage continu. Le rôle de supervision du SSICF en matière de formations doit être renforcé.		En vertu de la directive sur les machinistes, le suivi de la politique de formation est divisé en formation pour les conducteurs de train tombant sous le cadre de cette directive et le reste des membres personnel de sécurité. La surveillance accrue du SSICF pour mettre en exécution les directives sur les machinistes est incluse dans la loi. Le SSICF est maintenant responsable de l'accréditation des établissements de formation et de leur contrôle, il dispose des ressources nécessaires dans le plan de personnel 2012. Pour le reste des membres du personnel de sécurité, le SSICF utilisera déjà les méthodes communes pour la surveillance et le suivi qui seront publiés plus tard cette année par la Commission Européenne.
3.4	Les dépassements de feux rouges peuvent quelquefois être dus à l'absence d'indicateurs "opérations terminées" (IOT) dans la gare en question. Pour les gares sans IOT ou sans répéteur une solution doit être apportée dans les plus brefs délais		Les "Indicateurs d'Opérations Terminées" (IOT) ne sont en soit pas un système de sécurité et ne peuvent être imposés. Pour agir et être considérés comme un système de sécurité, ils doivent être combinés avec un signal visible (témoin lumineux). Jusqu'à septembre 2011, il n'était pas obligatoire de répéter cette indication dans le poste de pilotage. Cela a été modifié par l'Arrêté Ministériel du 30/07/2010 (voir la recommandation à la section 3.8 « Terminé » à la page 5). Selon l'Arrêté Ministériel du 30/07/2010, tous les "équipements de traction pour voyageurs" doivent, depuis septembre 2011, disposer d'un indicateur de répétition dans le poste de pilotage (répétition continue du signal d'avertissement pour le conducteur dans son tableau de signaux).

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
3.10	Le SSICF doit entamer sans délai une analyse sur le dépassement des signaux et formuler des recommandations en la matière		Infrabel a exécuté une analyse approfondie. Le SSICF participe à des réunions organisées par le "safety desk" (voir point 3.7) où cette problématique est abordée. Infrabel a déjà procédé à plusieurs ajustements afin d'améliorer la visibilité et analyse toutes les semaines la situation (procédé continu). Le SSICF prépare une enquête sur le fond, à l'aide d'un audit mené par une entreprise externe. La mise en place de la plate-forme de concertation et le safety desk d'Infrabel ont modifié les conditions externes. Grâce aux nouvelles méthodes de coopération des progrès notables ont déjà été réalisés. Le SSICF prépare un cahier des charges révisé pour cet audit externe qui inclura également une évaluation des initiatives déjà prises. Le lancement est prévu pour le second semestre de 2012.
4.14	L'intégration d'objectifs et de moyens dans les contrats de gestion ou une meilleure évaluation des projets d'investissements afin de concrétiser le niveau de sécurité ferroviaire souhaité ne pourra produire ses effets que dans la mesure où la capacité de la direction du transport par rail du SPF Mobilité est renforcée.		Personnel et ressources Le plan d'actions prévoyait 3 promotions, 6 remplacements et 7 recrutements supplémentaires. Trois promotions prévues au PP 2011 sont en cours d'attribution. Cinq entrées en service ont été réalisées dans le cadre du PP 2011, ces recrutements sont des contrats de remplacement. Le projet de PP 2012 prévoit 7 recrutements. Avec le contexte général actuel d'épargne, aujourd'hui seulement 1 recrutement A2 et 2 promotions peuvent être réalisées. 265k € sur les 380k € demandés initialement sont disponibles jusqu'à nouvel ordre sur le budget 2012.
5.1	L'ERA et la Commission européenne respectivement doivent établir et ratifier les objectifs de sécurité qui concernent les domaines prioritaires où la sécurité doit encore être améliorée, conformément au calendrier et à la procédure prévus à l'article 7 de la directive 2004/49/CE		Par décision de la Commission européenne (2010/409/EU) les objectifs communs sont fixés. Le SSICF a collaboré avec l'ERA pour la définition du deuxième ensemble d'objectifs communs. Cette deuxième série a été adoptée à la réunion du Railway Interoperability and Safety Committee le 24 Novembre 2011. Avec la décision 2012/226/EU du 23 Avril 2012, sur la deuxième série d'objectifs communs pour le système ferroviaire, cette recommandation est respectée.

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.2	Le SSICF doit pouvoir remplir pleinement son rôle d'organe de contrôle, en particulier en vue de l'exécution d'inspections et d'audits, afin de pouvoir évaluer convenablement les systèmes de gestion de la sécurité et la culture de la sécurité. Le SSICF doit surveiller de manière continue le niveau de sécurité du réseau des chemins de fer et l'efficacité du cadre réglementaire de sécurité, en tenant compte de toutes les sources d'information disponibles, et utiliser ces connaissances pour ses activités de promotion, de surveillance active et de contrôle, de manière structurée et sur la base d'une vue d'ensemble des principaux risques au sein du réseau des chemins de fer.		La mise en oeuvre intégrale du plan de personnel 2009 a permis d'établir au sein du SSICF une unité de surveillance. Début 2012, trois experts ainsi qu'un ingénieur civil avec des connaissances en audit ont intégrés cette unité. Depuis que les directives de la fonction publique sont connues (elles sont passées le 27 avril 2012 au Conseil des Ministres et doivent encore être publiées au Moniteur) pour l'établissement du plan de personnel 2012, j'ai proposé un recrutement supplémentaire de 7 unités afin de porter l'effectif à 43 ETP en 2012. L'objectif est d'atteindre 46 ETP avec le plan personnel de 2013. Cela va permettre de consacrer davantage d'attention aux tâches liées à la surveillance et au suivi du niveau de sécurité.
5.4	Le financement du SSICF doit se faire de manière structurelle.		En 2011, le financement du SSICF pour le secteur était de 4,4 M euros. En 2012 le Conseil des Ministres a approuvé un financement de 4,9 M euros. L'Arrêté Royal a été signé par le Roi le 27 mars 2012. Pour 2013 je proposerai au CDM un financement de l'ordre de 5,1 M d'euros, A cela s'ajoute des recettes propres de l'ordre de 400,000 Euros/an.
5.9	Bien que les permis et certificats de sécurité soient délivrés correctement, il est nécessaire que les processus soient fixés formellement et gérés de façon cohérente grâce à un manuel destiné au personnel, de sorte que ces tâches puissent continuer à être exécutées à l'avenir de manière correcte et standardisée.		Le SSICF travaille sur l'actualisation et l'élargissement des descriptions de processus existantes. Les descriptions de processus pour la délivrance des certificats de sécurité et d'autorisation de sécurité sont publiés sur l'intranet du SPF Mobilité. Suite à la publication récente de la Commission Européenne, une mise à jour est en cours de préparation. Les descriptions de processus pour la délivrance de la reconnaissance des centres pour la certification du personnel de sécurité est en cours de validation interne. La finalisation des descriptions de processus pour la mise en service de l'infrastructure et du matériel est prévue pour la deuxième moitié de 2012.

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.16	Les recommandations résultant des enquêtes sur les accidents doivent être confiées de manière formelle dans le rapport au SSICF. Ensuite, il doit y avoir un suivi structuré de la mise en oeuvre de ces recommandations et un échange d'informations entre l'organe d'enquête et le SSICF sur les mesures prises ou planifiées à la suite des recommandations.		Le rapport annuel de l'organisme d'enquête reprend un suivi de la manière dont les recommandations issues des rapports sont prises en compte par leurs destinataires. La formalisation de la procédure utilisée (conformément aux recommandations du guide l'ERA) fait partie du manuel de procédures. A titre d'exemple, les recommandations seront adressées au SSICF. Les recommandations font l'objet d'une concertation entre l'organisme d'enquête et le SSICF. La procédure établie et les formulaires sont actuellement en test notamment dans le cadre du rapport sur l'accident de Buizingen.
5.17	Il convient de clarifier la relation ambiguë avec la Justice. Lors des enquêtes faisant suite à un accident ferroviaire, la collaboration doit être systématique et structurée. Cette collaboration doit être formalisée par le biais d'un protocole d'accord entre la justice et l'organe d'enquête.		Besoin de la collaboration de la justice Divers courriers ont été envoyés au Ministre de la Justice afin d'établir un protocole d'accord. Je suis dans l'attente d'une réponse de la part de mon collègue de la Justice. L'ERA a une vision très nette sur la question et souhaite que les organismes d'enquête puissent effectuer leur mission en toute indépendance. L'ERA multiplie les actions pour tenter d'aider les NIB : MOU en discussion avec RAILPOL (Police des Chemins de Fer au niveau Européen)
5.19	L'organe d'enquête doit remettre ses rapports dans la mesure du possible dans le délai imparti dans la directive d'un an.		Dans le cas d'accident grave tel que l'accident de Buizingen, il est courant que le délai d'un an soit prolongé. Le rapport de Buizingen a été publié le 4 mai 2012 sur le site du SPF Mobilité et Transports D'autres rapports seront publiés dans le courant de cette année (tels que les rapports sur les accidents d'Arlon et de Pépinster)

N°	Recommandation ou remarque	Suivi des actions	
		Statut	Explication(s)
5.21	Afin de permettre davantage qu'aujourd'hui un suivi plus strict sur une base annuelle de la sécurité ferroviaire par le SPF Mobilité et le SSCIF, il y a lieu de disposer d'indicateurs de sécurité et d'objectifs mesurables. Dans ce but, il peut entre autres être fait appel aux indicateurs de sécurité de la Directive européenne 2009/149/EC, tels que les indicateurs relatifs aux accidents, aux marchandises dangereuses, aux suicides, aux précurseurs d'accidents, à l'impact économique d'accidents, à la sécurité technique de l'infrastructure et à la gestion de la sécurité. Les indicateurs de sécurité et les objectifs mesurables qui s'appliquent à tous les opérateurs ferroviaires doivent être inscrits dans la législation. Les indicateurs de sécurité et les objectifs mesurables qui ne concernent que les trois entreprises du Groupe SNCB peuvent faire partie intégrante des contrats de gestion		La base de données des accidents et incidents est mise à disposition pour permettre au SSCIF d'en extraire les indicateurs de sécurité. En collaboration avec ICT, amélioration prévue de la base de données actuelle: - utilisation de l'outil informatique ERAIL développé par l'ERA (équivalent au système aérien) dès que mise à disposition. - un processus est initié afin d'obtenir les données des EF et du GI sous un format directement exploitable par l'OE.
6.1	Il faut insister au niveau européen pour que soit examinée la question de savoir si la norme de comparaison européenne uniforme peut être appliquée aux données historiques à partir de l'existence de l'ETCS. De cette manière, un système de <i>benchmarking</i> des effets de la politique en matière de sécurité au plan européen est rendu possible.		Les instances de sécurité élaborent chaque année dans le courant du mois de septembre des données sur le bureau ferroviaire européen. Cela se fait depuis 2010 sur base des indicateurs communs de sécurité. Sur cette base, le bureau réalise son rapport en rapport avec l'évolution du niveau de sécurité au sein de l'Union Européenne. Les données des années précédentes sont basées sur les indicateurs nationaux. Les données précédentes devraient faire l'objet d'une révision: les rapports d'accidents devraient à nouveau être analysés. Les instances de sécurité de la majorité des pays ont été récemment mis sur pieds et ne possèdent donc par conséquent pas de données historiques. Par conséquent, il est impossible de réaliser des comparaisons au niveau européen sur base des données du passé. Ce constat est explicitement inclus dans le rapport de sécurité de l'agence ferroviaire européenne.

BIJLAGE:
OPVOLGINGSTABEL VAN DE AANBEVELINGEN VAN DE BIJZONDERE COMMISSIE



Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Service public fédéral Mobilité et Transports

**Opvolgingstabel van de definitieve aanbevelingen van de
Commissie verantwoordelijk voor het onderzoek van de
veiligheidsvoorwaarden van het spoor in België**

Presentatie door de heer Melchior Wathelet, Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming

I. Referenties & codes
II. Legende voor de vooruitgangsrapportering
III. Antwoorden op aanbevelingen

I. Referenties & codes

Actieplan spoorwegveiligheid

Références des services	Dénominations des services
DOS / SEPPF	Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid / Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire
OO / OE	Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor / Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires
B&B&L / BCG&L	Stafdienst Begroting, beheerscontrole en logistiek / Service d'encadrement Budget, Contrôle de la gestion et Logistique
P&O	Stafdienst Personeel en Organisatie / Service d'encadrement Personnel et Organisation
DVIS / SSICF	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor / Service de Sécurité et Interopérabilité Chemins de Fer
JD / SJ	Juridische Dienst / Service Juridique
ICT / TICS	Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie / Technologie de l'Information et de la Communication
IA / AI	Coördinatie en opvolging / Coordination et suivi: Stafdienst Interne audit / Service d'encadrement Audit Interne

II. Legende voor de vooruitgangsrapportering

Voortgangsrapportering	Icoon
Bezig	
Afgewerkt	

III. Antwoorden op aanbevelingen

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
3.7	Het Safety Platform (plaats waar Infrabel, de operator NMBS en de privéoperatoren, de FOD en DVIS elkaar ontmoeten) moet worden aangemoedigd globaler te werk te gaan, en minder geval per geval, eventueel in een preciezer wettelijk kader. Het ligt meer bepaald in de bedoeling de structurele oorzaken van de seinvoorbijrijdingen te achterhalen. Bijvoorbeeld moeten tevens de zwarte zones worden afgebakend, zoals het traject van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal. Ook in dit geval moet men niet geval per geval, maar structureel optreden. In het bijzonder moet bestudeerd worden hoe de versnelde uitrol van TBL1+ de seinvoorbijrijdingen beïnvloedt.		Het vroegere Safety Platform, georganiseerd door Infrabel, is vervangen door het veiligheidsoverleg, georganiseerd door DVIS (zie aanbeveling 4.5 en 5.2) en een safety desk, georganiseerd door Infrabel. In dit laatste overlegorgaan tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen worden in beperkte kring de specifieke gevallen behandeld. De meer globale aanpak valt onder het veiligheidsoverleg.
3.8	Een memorisatielampje moet worden geïnstalleerd op de oudere treinstellen die op korte termijn uit dienst worden genomen maar die toch één jaar in dienst zullen blijven en waarvoor niet in de installatie van TBL1+ is voorzien.		Dit is voorzien in het Ministerieel besluit van 30.07.2010 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden, dat de verplichting voorziet om in de stuurpost een herhaling van de waarschuwing van het sein te voorzien (zie ook aanbeveling 3.4 in deel "bezig" op pagina 15). Dit is uitgevoerd door de Spoorwegondernemingen en Infrabel.

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
4.3	Samenwerking, feedback en peer review met andere sectoren en buitenlandse spoorwegmaatschappijen moeten leiden tot een beter inzicht in dit thema, de verschillende componenten, de mogelijkheden om meer sturing te geven.		Op het gebied van samenwerking, is het Onderzoeksorgaan overgegaan tot het uitwisselen van informatie en bevindingen (ervaring) door middel van: - Bijeenkomsten met andere NIB (Frankrijk, Engeland) - Vergaderingen van het netwerk van de NIB in de ERA (3X) - Workshops ERA (Ontsporing, ...) - Werkgroep "beoordeling van de NIB" binnen de ERA (3 vergaderingen) - Werkgroep in verband met "de onafhankelijkheid van de NIB"

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
4.5	Het Safety Platform moet de rol spelen van overkoepelend orgaan Veiligheid dat over de nodige middelen beschikt, om in het algemene veiligheidsbeleid van Infrabel, de NMBS en de andere spoorwegondernemingen die gebruik maken van de Belgische spoorweginfrastructuur, een sturende, integrerende en coördinerende rol te waarborgen.		Het overlegplatform onder leiding van DVIS is operationeel. In de loop van 2011 zijn er twee overlegvergaderingen met de gehele sector (infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, opleidingsinstellingen, constructeurs, aangemelde en aangewezen instanties, verantwoordelijken voor het onderhoud van het materieel) georganiseerd, namelijk op 21 juni en 1 december 2011. In 2012 is een eerste overleg doorgegaan op dinsdag 13 maart, daarna komt er nog een meeting voor de zomervakantie en nog een meeting tijdens de herfst. Het is de bedoeling het ritme van 3 vergaderingen per jaar verder aan te houden.
5.11	Het Safety Platform dient ontwikkeld te worden tot een echt beheersorgaan van de spoorwegveiligheid onder de directie van DVIS. Dit moet DVIS toelaten prominenter aanwezig te zijn in het spoorweglandschap en de rol op te nemen van regisseur en van procesbegeleider.		

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.3	De versnelde personeelsuitbreiding bij DVIS moet dit toezicht met een hogere toegevoegde waarde waarmaken.		De volledige uitvoering van het Personeelsplan 2009 heeft toegelaten binnen DVIS een toezichthoudende eenheid op te richten. Begin 2012 zijn er drie experts bijgekomen en één burgerlijk ingenieur met kennis van auditing is eveneens opgenomen in deze eenheid.
5.5	In het huidige spoorweglandschap moeten alle actoren hun rol spelen zoals bepaald in de regelgeving. Daartoe moeten alle contractuele banden die enige afhankelijkheid van anderen in stand houden, worden doorgesneden. Progressief moet iedere contractuele band tussen de personeelsleden van DVIS en het Onderzoeksorgaan enerzijds en de NMBS Holding anderzijds opgeheven worden.		Sinds de richtlijnen van de overheid bekend zijn (ze worden doorgegeven 27 april 2012 van de Raad van Ministers en moeten nog worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad) voor het opstellen van het personeelsplan in 2012, heb ik een extra aanwerving van zeven eenheden voorgesteld om het aantal te brengen op 43 FTE in 2012. Het doel is 46 FTE's te bereiken met het PP-2013. Dit zal toelaten extra aandacht te besteden aan de taken in verband met toezicht en in verband met de opvolging van het veiligheidsniveau.
5.6	De respectieve opdrachten van DVIS en de infrastructuurbeheerder moeten duidelijk en ondubbelzinnig worden vastgelegd.		Het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 heeft de autoriteit van spoorwegveiligheid vastgelegd en daarmee definitief enig verband tussen het beheer van de veiligheidsinstantie en dat van de spoorwegsector ontbonden. De werving van deze twee nieuwe functies wordt voorbereid met een oproep tot kandidaatstelling gelanceerd door Selor op het einde van de maand maart 2012. De assessments vonden plaats in mei 2012 voor het beheer van de veiligheidsinstantie. Wat betreft de Organisatie van de onderzoekscommissie, is er geen link met de spoorwegsector. Met betrekking tot DVIS, zijn detachementen van de NMBS-Groep nog toegestaan "achtien maanden na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit" (dwz 18 januari 2013) De wet van 19 december 2006 betreffende de veiligheid van de spoorwegactiviteiten, specificeert de taken en verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerders en die van de veiligheidsinstantie.

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.7	Er moet ernstig rekening worden gehouden met de aanbevelingen van DVIS. Er moet een formele rapportage worden gedaan over genomen acties met betrekking tot de aanbevelingen. Indien aanbevelingen niet opgevolgd worden, moet voldoende beargumenteerd worden waarom dit niet gebeurt. Op dit vlak is ook een controletaak weggelegd voor het Parlement. DVIS stelt haar jaarverslag voor aan het Parlement op basis waarvan er zo nodig kan ingegrepen worden door uitleg te vragen aan de bevoegde ministers en aan de spoorwegbedrijven.		Er wordt standaard een jaarverslag voorzien. In december 2011 heeft DVIS zijn rapport aan het Parlement voorgesteld.
5.8	DVIS dient op korte termijn de mogelijkheid te krijgen om de veiligheidsregels te handhaven aan de hand van administratieve sancties.		DVIS heeft de bevoegdheid gekregen om administratieve sancties op te leggen bij overtredingen op de veiligheidsregels door de wet bestuurlijke boetes DVIS van 28 december 2011. Deze wet is op 1 februari 2012 gepubliceerd en is op 11 februari 2012 in werking getreden. Op 15 maart 2012, heeft de Ministerraad het ontwerp van het Koninklijk Besluit goedgekeurd om administratieve sancties op te leggen bij overtredingen op de veiligheidsregels. De publicatie in het BS zal gebeuren in de loop van de maand juni

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.10	DVIS en het Onderzoeksorgaan moeten een adequaat programma van competentie management uitwerken zodat hun activiteiten niet langer uitsluitend bepaald worden door de persoonlijke kennis en individuele vaardigheden van het aanwezige personeel, maar ook door een grondige opleiding en aantrekkelijk bezoldigingsbeleid dat toelaat om extern gekwalificeerd personeel aan te trekken. In dit kader verdient het aanbeveling om de mogelijkheid te evalueren beide instanties om te vormen tot een verzelfstandigd agentschap.	OO: 	"Compententiebeheer voor het OO ". Een specifiek programma voor de opleiding van het onderzoekspersoneel is vast gelegd. Het onderling delen van ervaring is binnen de afdeling op gang gebracht. Permanente opleiding is voorzien, rekening houdend met de ontwikkelingen op dit gebied. Fiches van algemene ontwikkeling en van individuele vaardigheden werden opgesteld. Veel opleidingen en seminars werden bijgewoond door de onderzoekers (zie bijlage) en zijn geprogrammeerd in de loop van dit jaar. Een begroting is gepland voor de opleiding van onderzoekers
5.13	Bij het aantrekken van personeel moet erop gelet worden dat qua personeelsbezetting een situatie wordt gecreëerd waarbij men intern over de belangrijkste kennis en vaardigheden beschikt. Voortdurende opleiding op basis van de laatste technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen als integraal onderdeel van een programma van competentie management is daarnaast onontbeerlijk.	DVIS: 	"Compententiebeheer voor DVIS ". Een identificatie van de nodige vaardigheden werd opgesteld en dit voor elke functie. Noodzakelijke middelen om deze kwalificaties te bekomen werden ook geïdentificeerd. Deze identificatie is opgenomen in fiches die gedetailleerde beschrijvingen van de te bekomen competenties weergeven en ook de manier waarop deze kwalificaties kunnen bereikt worden is voorgesteld. Een inventarisatie van bestaande en nog te verwerven vaardigheden is op punt gesteld. Het opleidingsplan voor medewerkers is gemaakt. Dat van juristmedewerker is naar gelang de behoefte in voorbereiding.

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.11	Het Safety Platform dient ontwikkeld te worden tot een echt beheersorgaan van de spoorwegveiligheid onder de directie van DVIS. Dit moet DVIS toelaten prominenter aanwezig te zijn in de het spoorweglandschap en de rol op te nemen van regisseur en van procesbegeleider.		Het overlegplatform onder leiding van DVIS is operationeel. In de loop van 2011 zijn er twee overlegvergaderingen met de gehele sector (infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, opleidingsinstellingen, constructeurs, aangemelde en aangewezen instanties, verantwoordelijken voor het onderhoud van het materieel) georganiseerd, namelijk op 21 juni en 1 december 2011. De meetings worden verder geëvalueerd en bijgesteld in functie van de opmerkingen. In 2012 gaat een eerste overleg door op dinsdag 13 maart, daarna komt er nog een meeting voor de zomervakantie en nog een meeting tijdens de herfst. Het is de bedoeling het ritme van 3 vergaderingen per jaar verder aan te houden
5.12	Wat het Onderzoeksorgaan betreft dient het voorgelegde plan voor personeelsuitbreiding zo snel mogelijk te worden voltooid zodat het haar taken naar behoren kan uitvoeren.		Nu beschikt de onderzoekscommissie over zes FTE's van de zeven voorzien in het personeelsplan. De aanwervingsprocedure is aan de gang om te voldoen aan het personeelsplan. Op 01/02/2012: 6 FTE - 1 hoofdonderzoeker - 3 ingenieurs - 2 administratieve medewerkers Voorzien in 2012: 7 FTE's na aanwerving van een adjunct hoofdonderzoeker
5.14	Om de onafhankelijkheid ten opzichte van de NMBS-Groep verder te verstevigen moet men, voor terreinen waarop men zelf geen expertise heeft, beroep kunnen doen op onafhankelijke expertise. Het recente initiatief van het Onderzoeksorgaan om een lijst op te stellen met onafhankelijke deskundigen moet worden voortgezet.		De middelen worden voorzien in de begroting van het Onderzoeksorgaan om beroep te kunnen doen op experts in onderaanneming. Een lijst van deskundigen is beschikbaar en wordt regelmatig bijgewerkt. Het Onderzoeksorgaan doet beroep op externe deskundigen beantwoordend aan specifieke vaardigheden, in het kader van lopende onderzoeken.

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.15	Enkele zwakke punten die in de onderzoeksverslagen zijn vastgesteld moeten worden weggewerkt: meer bepaald het ontoreikend onderzoek naar factoren die verband houden met veiligheidsbeheer en het veiligheidsbeheersysteem, in het bijzonder de wijze waarop de risicobeoordelingen zijn uitgevoerd; de beperkte vermelding van het wettelijk kader en de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken organisaties; het onvoldoende meenemen in het onderzoek van eerdere, soortgelijke voorvallen; het niet vermelden van maatregelen die nog tijdens het onderzoek door de verantwoordelijke organisaties zijn genomen.		Het Onderzoeksorgaan zal rekening houden met de aanbevelingen met betrekking tot: - In overeenstemming met vooropgestelde richtlijnen (met inbegrip van juridische kader, risico-evaluatie, eventuele corrigerende maatregelen) - Systematische toewijzing van aanbevelingen aan de autoriteiten en veiligheidsdiensten zo nodig De onderzoeksrapporten zijn in deze zin op gemaakt. De vergaderingen zijn gepland met de belanghebbenden die rechtstreeks betrokken zijn bij het ongeval (hierbij is ook DVIS betrokken). Het Onderzoeksorgaan herhaalt dat het ontwerp-verslag eerst wordt gestuurd naar hen ter inzage voor publicatie. De handleiding met de procedures voor de richtlijnen wordt afgewerkt in het Nederlands. De handleiding is verstuurd naar de vertalingsdienst. De procedures worden verbeterd in overeenstemming met de ervaring, en met gevolgde opleiding, De uitwisseling gebeurt door middel van NIB vergaderingen, de opgestelde handleidingen worden openbaar gemaakt door de ERA. Modellen van onderzoeksverslag en het jaarverslag zijn opgesteld op basis van de ERA richtlijnen. Checklists en formulieren werden ontwikkeld. Ze worden toegepast en getest in het kader van de onderzoeken .

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.18	Teneinde haar taken voortdurend op toereikende, consequente en herhaalbare wijze uit te kunnen oefenen, dient het Onderzoeksorgaan de processen voor de uitvoering ervan formeel vast te stellen en consequent te beheren, rekening houdend met erkende goede praktijken en de eisen van richtlijn 2004/49/EG. De onderzoeksprocedure moet voldoende ruimte laten voor een systematische uitwisseling van opvattingen en meningen van de betrokken actoren. Daarnaast moeten geschikte criteria worden ontwikkeld voor het selecteren van incidenten en ongevallen die het wil onderzoeken.		Op het gebied van samenwerking, is het onderzoekscommissie over gegaan tot het uitwisselen van informatie en bevindingen (ervaring) uit te wisselen door middel van: - Bijeenkomsten met andere NIB (Frankrijk, Engeland) - Vergaderingen van het netwerk van de NIB in de ERA (3X) - Workshops ERA (Ontsporing, ...) - Werkgroep "beoordeling van de NIB" binnen de ERA(3 bijeenkomsten) - Werkgroep in verband met "de onafhankelijkheid van de NIB"
5.20	De commissie vraagt ERA in 2013 een vervolg audit te houden die moet evalueren in hoeverre de genomen engagementen in de praktijk zijn gebracht en hoe de DVIS en het Onderzoeksorgaan zijn geëvolueerd.		Een assessment op de activiteiten van het Onderzoeksorgaan is gepland in de loop van 2013.

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.21	Om meer dan vandaag een striktere en jaarlijkse opvolging van de spoorwegveiligheid mogelijk te maken voor de FOD Mobiliteit en DVIS, is er nood aan veiligheidsindicatoren en meetbare doelstellingen. Hiervoor kan onder meer een beroep worden gedaan op de veiligheidsindicatoren uit de Europese Richtlijn 2009/149/EG, zoals de indicatoren met betrekking tot ongevallen, gevaarlijke goederen, zelfmoorden, voorlopers van ongevallen, de economische impact van ongevallen, de technische veiligheid van de infrastructuur en het veiligheidsbeheer. De veiligheidsindicatoren en meetbare doelstellingen die betrekking hebben op alle spoorwegoperatoren dienen te worden opgenomen in de wetgeving. De veiligheidsindicatoren en meetbare doelstellingen die enkel betrekking hebben op de drie ondernemingen van de NMBS-Groep kunnen deel uitmaken van de beheersovereenkomsten.		Een database van spoorwegongevallen en incidenten is opgemaakt en is beschikbaar voor raadpleging door DVIS. Om de huidige database te verbeteren, wordt een proces gestart om de gegevens van spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder te verkrijgen in een formaat dat direct bruikbaar is voor het OO. Een test met het programma Erail van ERA is aan de gang. Grote vooruitgang zal gemaakt worden wanneer de database Erail, ontwikkeld door ERA voor alle landen van de Europese Unie, beschikbaar zal zijn. Naar verluidt zou deze database op de markt komen in de loop van 2013.

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
2.19	Het opleidingsbeleid moet in zijn geheel worden geëvalueerd en in voorkomend geval worden herzien, gericht op continu leren. De toezichtsrol van DVIS met betrekking tot de opleidingen moet worden versterkt.		Ingevolge de machinisten richtlijn is de opvolging van het opleidingsbeleid gesplitst in de opleiding van treinbestuurders die onder de machinisten richtlijn vallen en het andere veiligheidspersoneel. Het verhoogde toezicht door DVIS bij uitvoering van de machinisten richtlijn is opgenomen in de wet. DVIS is nu verantwoordelijk voor de erkenning van de opleidingsinstellingen en het toezicht daarop, DVIS heeft de nodige middelen voorzien in het Personeelsplan 2012. Voor het andere veiligheidspersoneel zal DVIS reeds gebruik maken van de gemeenschappelijke methodes voor toezicht en monitoring die later dit jaar zullen worden gepubliceerd door de Europese Commissie
3.4	Soms worden rode seinen genegeerd omdat het betrokken station niet beschikt over "Aanwijzers Verrichtingen Gedaan" (AVG). Voor stations zonder AVG of zonder seinherhaler moet zo snel mogelijk een oplossing worden aangebracht.		De "Aanwijzers Verrichtingen Gedaan" (AVG) zijn op zich geen veiligheidssysteem en kunnen niet opgelegd worden. Om als een veiligheidssysteem te worden beschouwd moeten ze gecombineerd zijn met een zichtbaar sein (memorisatielampje). Tot september 2011 was er geen verplichting om deze herhalingsaanduiding binnen de stuurpost te voorzien. Dit is gewijzigd met het MB van 30.07.2010 (zie ook aanbeveling 3.8 in deel "afgewerkt" op pagina 5). Op basis van het MB van 30.07.2010 moet al het "tractiematerieel reizigers" sinds september 2011 beschikken over een herhalingsaanduiding binnen de stuurpost (een permanente herhaling van het waarschuwingssein voor de treinbestuurder binnen zijn seinpost).
3.10	DVIS moet onverwijld een onderzoek instellen naar de seinvoorbijrijdingen en aanbevelingen terzake formuleren.		Infrabel heeft een grondige analyse uitgevoerd. DVIS neemt deel aan de werkvergaderingen van de safety desk (zie punt 3.7) waar deze problematiek wordt besproken. Infrabel heeft al meerdere aanpassingen doorgevoerd om o.a. de zichtbaarheid van de seinen te verbeteren en analyseert wekelijks de situatie (continu proces). DVIS bereidt een onderzoek ten gronde voor, met auditing door een externe firma. De oprichting van het overlegplatform en de safety desk van Infrabel hebben de externe omstandigheden gewijzigd. Dankzij de nieuwe samenwerkingsmethodes is al heel wat vooruitgang geboekt. DVIS bereidt een herwerkt bestek voor deze externe audit dat eveneens een evaluatie van de reeds genomen initiatieven zal inhouden. De lancering is voorzien voor het tweede semester van 2012.
4.14	De integratie van de doelstellingen en de middelen in de beheerscontracten of een betere evaluatie van de investeringsprojecten teneinde het gewenste niveau van spoorveiligheid te concretiseren zal slechts effect hebben in de mate dat de capaciteit van de directie spoorvervoer van de FOD Mobiliteit wordt versterkt.		Personeel en middelen: Het actieplan voorzag 3 promoties, 6 vervangingen en 7 bijkomende aanwervingen. Drie promoties voorzien in het personeelsplan 2011 worden nu uitgevoerd. Vijf indienstnemen zijn uitgevoerd in het kader van personeelsplan 2011. Dit zijn vervangingscontracten Het ontwerp van PP2012 voorzag 7 aanwervingen. Met de huidige algemene context van besparingen, kunnen vandaag slechts 1 aanwerving A2 en 2 promoties gerealiseerd worden. 265k€ van de initieel gevraagde 380k€ zijn tot nader order beschikbaar op budget 2012.

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.1	Het ERA en de Europese Commissie respectievelijk dienen de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen die de prioritaire gebieden betreffen waar de veiligheid nog verbeterd moet worden op te stellen en te bekrachtigen volgens de timing en de procedure zoals vastgelegd in artikel 7 van Richtlijn 2004/49/EG.		Bij beslissing van de Europese Commissie (2010/409/EU) zijn gemeenschappelijke doelstellingen vastgelegd. DVIS heeft zijn medewerking verleend aan ERA bij de ontwikkeling van de tweede set van gemeenschappelijke doelstellingen. Deze tweede set is goedgekeurd tijdens de meeting van het Railway Interoperability and Safety Committee op 24 november 2011. Met het besluit 2012/226/EU van de Commissie van 23 april 2012 betreffende de tweede reeks gemeenschappelijke veiligheidsdoelen voor het spoorwegsysteem, wordt aan deze aanbeveling voldaan.
5.2	DVIS moet haar rol als toezichhoudende instelling ten volle kunnen waarmaken in het bijzonder met het oog op het uitvoeren van inspecties en audits zodat ze de veiligheidsbeheersystemen en veiligheidscultuur afdoende kan evalueren. DVIS moet instaan voor het ononderbroken monitoren van het veiligheidsniveau van het spoorwegsysteem en de effectiviteit van het regelgevingskader voor veiligheid met gebruikmaking van alle beschikbare informatie, en de aldus verworven kennis gebruiken ten behoeve van haar promotie-, actieve monitoring- en handhavingsactiviteiten, op een geordende manier en op basis van een overzicht van de belangrijkste risico's binnen het spoorwegsysteem.		De volledige uitvoering van het Personeelsplan 2009 heeft toegelaten binnen DVIS een toezichhoudende op te richten. Begin 2012 zijn er drie experts bijgekomen en één burgerlijk ingenieur met kennis van auditing is eveneens opgenomen in deze eenheid. Sinds de richtlijnen van de overheid bekend zijn (ze worden doorgegeven 27 april 2012 van de Raad van Ministers en moet nog worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad) voor de oprichting van het personeelsplan in 2012, heb ik een extra aanwerving van zeven eenheden voorgesteld om het aantal te brengen op 43 FTE in 2012. Het doel is 46 FTE's te bereiken met het PP-2013 Dit zal toelaten extra aandacht te besteden aan de taken in verband met toezicht en in verband met de opvolging van het veiligheidsniveau.
5.4	De financiering van DVIS moet op structurele wijze gebeuren.		In 2011 was de financiering van de DVIS voor de sector 4,4Meuro. In 2012 heeft de ministerraad een financiering goedgekeurd van 4,9 M euro. Het Koninklijk Besluit is ondertekend door de Koning op 27 maart 2012. Voor 2013 zal ik aan de Ministerraad een financiering van geschat 5,1 M euro voorstellen. Daarbij komen nog de eigen middelen van ongeveer 400.000 Euro/jaar.
5.9	Hoewel vergunningen en veiligheidscertificaten behoorlijk worden afgeleverd, is het nodig dat de processen formeel worden vastgesteld en consequent worden beheerst aan de hand van een handleiding voor het personeel, zodat deze taken in de toekomst op een behoorlijke en gestandaardiseerde wijze uitgevoerd blijven.		DVIS werkt aan de actualisering en uitbreiding van de bestaande procesbeschrijvingen. De procesbeschrijvingen voor het afleveren van veiligheidscertificaten en van de veiligheidsvergunning zijn gepubliceerd op het intranet van de FOD Mobiliteit. Ingevolge de recente publicatie van de Europese Commissie is een actualisering in voorbereiding. De procesbeschrijvingen voor het afleveren van erkenningen van centra voor de certificatie van veiligheidspersoneel zijn in de fase van interne validatie. De finalisatie van de procesbeschrijvingen voor de indienststelling van infrastructuur en materieel is voorzien in het tweede semester van 2012.

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.16	De aanbevelingen die voortvloeien uit een ongevalonderzoek moeten in het verslag formeel aan DVIS worden toegewezen. Vervolgens moet er een gestructureerde opvolging komen van de uitvoering van de aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan en er moet informatie worden uitgewisseld tussen het onderzoeksorgaan en DVIS over de maatregelen die naar aanleiding van de aanbevelingen werden genomen of gepland.		Het jaarverslag van het Onderzoeksorgaan volgt op hoe de geadresseerden rekening houden met de aanbevelingen. De formalisering van de procedure (in overeenstemming met de aanbevelingen geformuleerd in de ERA gids) maakt deel uit van de procedure- handleiding. Bij voorbeeld: aanbevelingen worden aan DVIS overgemaakt. De aanbevelingen werden in samenspraak met het DVIS en het Onderzoeksorgaan opgesteld. zijn het onderwerp van overleg tussen de Onderzoeksorgaan en DVIS. Vastgestelde procedure en formulieren worden momenteel getest in het bijzonder in het kader van het verslag over het ongeval van Buizingen.
5.17	De ambigue relatie met Justitie moet worden uitgeklaard. Bij onderzoek naar spoorwegongevallen moet op een systematische en gestructureerde manier worden samengewerkt. Deze samenwerking moet worden geformaliseerd op basis van een memorandum van overeenstemming tussen justitie en het Onderzoeksorgaan.		De medewerking van justitie is nodig Diverse brieven werden verstuurd naar de Minister van Justitie om een protocol van overeenstemming te bekomen. Ik verwacht een reactie van mijn collega van Justitie. De ERA heeft een duidelijke visie over deze zaak en hoopt dat de Onderzoekorganen hun taken volledig onafhankelijk kunnen uitvoeren. ERA voert meer acties uit om NIB te proberen helpen: gesprekken tussen MOU en RAILPOL (spoorwepolitie op Europees niveau)
5.19	Het Onderzoeksorgaan dient zijn verslagen af te leveren in de mate van het mogelijke binnen de in de Richtlijn voorziene termijn van één jaar.		In het geval van een ernstig ongeval zoals het ongeval van Buizingen, is het aannemelijk dat de termijn van een jaar , verlengd wordt. Het rapport van Buizingen werd gepubliceerd op 04 mei 2012 op de site van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Andere rapporten zullen later dit jaar worden gepubliceerd (zoals rapporten van de ongevallen in Aarlen en Pepinster)

N°	Aanbeveling of opmerking	Opvolging acties	
		Statuut	Toelichting
5.21	Om meer dan vandaag een striktere en jaarlijkse opvolging van de spoorwegveiligheid mogelijk te maken voor de FOD Mobiliteit en DVIS, is er nood aan veiligheidsindicatoren en meetbare doelstellingen. Hiervoor kan onder meer een beroep worden gedaan op de veiligheidsindicatoren uit de Europese Richtlijn 2009/149/EG, zoals de indicatoren met betrekking tot ongevallen, gevaarlijke goederen, zelfmoorden, voorlopers van ongevallen, de economische impact van ongevallen, de technische veiligheid van de infrastructuur en het veiligheidsbeheer. De veiligheidsindicatoren en meetbare doelstellingen die betrekking hebben op alle spoorwegoperators dienen te worden opgenomen in de wetgeving. De veiligheidsindicatoren en meetbare doelstellingen die enkel betrekking hebben op de drie ondernemingen van de NMBS-Groep kunnen deel uitmaken van de beheersovereenkomsten.		De databank van ongevallen en incidenten wordt ter beschikking gesteld aan het SSICF zodat zij de veiligheidsindicatoren er uit kunnen halen. In samenwerking met ICT, de verwachte verbetering in de huidige database: - Gebruik van de software Erail ontwikkeld door ERA (gelijk aan het luchtvaart- systeem) zodra deze beschikbaar gemaakt is. - Een proces wordt gestart om gegevens van spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder te verkrijgen in een formaat dat direct bruikbaar is door de OO.
6.1	Er dient op Europees niveau te worden aangedrongen op het onderzoeken van de toepasbaarheid van de eenvormige Europese vergelijkingsnorm op de historische gegevens vanaf de vaststelling van ETCS. Op die manier wordt een systeem van benchmarking van de effecten van veiligheidsbeleid op Europees niveau mogelijk gemaakt.		De veiligheidsinstanties maken ieder jaar in de loop van de maand september de gegevens over aan het Europees spoorwegbureau. Sedert het jaar 2010 op basis van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren. Op basis daarvan stelt het bureau haar verslag op in verband met de evolutie van het veiligheidsniveau binnen de Europese Unie. De gegevens van de jaren die vooraf gingen zijn gebaseerd op nationale indicatoren. Een herziening van de vroegere gegevens zou een nieuwe analyse vergen van alle ongevalsverslagen van de vorige jaren. De veiligheidsinstanties van de meeste landen zijn recent opgericht en bezitten zelf geen historische gegevens. Bijgevolg is het onmogelijk om vergelijkingen te maken op Europees niveau met gegevens uit het verleden. Deze vaststelling is uitdrukkelijk opgenomen in het veiligheidsverslag van het Europees spoorwegbureau.