

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

du

MERCREDI 10 NOVEMBRE 2010

Après-midi

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

van

WOENSDAG 10 NOVEMBER 2010

Namiddag

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

Hoorzitting met:

- mevrouw Inge Vervotte, minister van
Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven
- de heer Etienne Schouppe, staatssecretaris
voor Mobiliteit
over de verslagen van de deskundigen van de
bijzondere commissie, van de
European Railway Agency en van het Rekenhof
Audition de:
- Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction
publique et des Entreprises publiques
- M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la
Mobilité
sur les rapports des experts de la commission
spéciale, de la European Railway Agency et de
la Cour des comptes

De **voorzitter**: Goede middag. Ik heet mevrouw
Vervotte en de heer Schouppe welkom in onze
commissie. Ik zal voor hen dezelfde inleiding
houden als voor de andere sprekers.

Er zijn drie rapporten opgesteld die de basis
vormen van de werkzaamheden van deze
commissie: het tussentijdse rapport van de
experts, het rapport van ERA, en het rapport van
het Rekenhof. Wij vragen nu verschillende
mensen naar hun reactie op deze rapporten.

U kunt eventueel aanvullingen doen of
opmerkingen maken. U kunt zeggen waarmee u
het eens bent of waarmee u het niet eens bent.
Na uw betoog kunnen de leden van de commissie

vragen stellen waarop u kunt antwoorden.

Om de werkzaamheden niet verder te vertragen,
geef ik u als eerste het woord, mijnheer de
staatssecretaris.

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de
voorzitter, geachte dames en heren van deze
commissie, vandaag kom ik voor het eerst naar
deze bijzondere commissie. U zult begrijpen dat ik
bij deze gelegenheid op de eerste plaats
gedachten formuleer die uitgaan naar de
slachtoffers van het verschrikkelijke drama, naar
hun families en naar hun naasten.

Wij waren allen zeer geschokt door de beelden
van het ongeluk die ons via de media hebben
bereikt. Toch geven die beelden zonder twijfel
slechts een deel van de gruwel weer waarmee
passagiers en personeel van de twee treinen te
maken kregen. Zij geven evenmin het leed weer
van diegenen die een dierbare – ouder, vriend of
kind – hebben verloren, van diegenen die een
gewonde in de familie betreurden, en die met de
blijvende nasleep ervan zullen worden
geconfronteerd.

Ik meen te mogen onderstrepen dat de burgers
van dit land de ware toedracht moeten vernemen.
De politici hebben de plicht om naar de waarheid
te zoeken en om die bekend te maken. Ik zal dan
ook straks zonder omwegen op uw vragen
antwoorden.

Mijnheer de voorzitter, de bijzondere commissie
waarvan u de leiding hebt, probeert na te gaan
welke beslissingen er werden genomen op het
vlak van de assistentie aan de besturing en aan

de spoorveiligheid. Ik twijfel er niet aan dat uw vragen precies zullen zijn en dat er zal getracht worden om alles te begrijpen en correct in te schatten wat met de veiligheidssystemen, zowel voor het spoor als voor het rijdend materieel, te maken heeft.

Vandaag gaat mijn uiteenzetting niet over technische of operationele aspecten; dat behandelen wij in december. Dit mag evenwel niet tot de conclusie leiden dat de bestuurder, seingever, treinwachter en alle personeel dat zich dagelijks inzet voor de spoorveiligheid, geen voorwerp van bezorgdheid zou zijn. Neen, ik ben er voortdurend mee bezig. Ik weet immers uit ervaring dat de machine alleen niet alles kan oplossen en dat het menselijk kunnen deel uitmaakt van de globale risicofactor in bepaalde omstandigheden. Een goed globaal veiligheidssysteem steunt op het samengaan van die twee elementen, de mens en de machine.

Vandaag wil ik in de eerste plaats de maatregelen uiteenzetten die ik op het vlak van de spoorveiligheid heb genomen sinds ik op 20 maart 2008 staatssecretaris voor Mobiliteit ben geworden. Ik ben vaak naar de Kamer gekomen om mijn projecten voor te stellen en te verdedigen. U bent mij daarbij veelal gevolgd, vaak zonder beperkingen, soms zelfs met algemeenheid van stemmen.

U weet, net als ik, dat de veiligheidsdoelstellingen meestal worden bepaald door Europa. Dit gezegd zijnde, hebben wij nog een zekere mogelijkheid om nationaal concrete initiatieven te nemen. Pas wanneer ik in de maand december terugkom voor de bespreking van de periode in mijn professionele loopbaan waarin ik verantwoordelijkheid droeg bij de NMBS, krijgt u een volledig beeld van mijn handelen, zowel vroeger als tijdens de jongste jaren.

Dit gezegd zijnde, wil ik beklemtonen dat veiligheid altijd het credo van de spoorwegverantwoordelijken is geweest.

Mesdames, messieurs les commissaires, avant de formuler mes commentaires sur les trois rapports, je ne puis passer sous silence certains propos visant à faire croire qu'il n'y aurait eu ni culture de la sécurité, ni politique de sécurité au sein de la SNCB historique et qu'il n'en existerait pas non plus au sein du monde ferroviaire actuel. Si j'avais entendu dire que la culture et la politique de sécurité étaient perfectibles à la SNCB et qu'elles le sont au sein de l'actuel Groupe SNCB, j'accepterais cette appréciation. Je ne connais, en

effet, pas d'organisation qui puisse affirmer remplir totalement les objectifs qui lui sont assignés et qui puisse prétendre avoir mis en place une organisation sans faille possible, la plus efficace ou la plus efficiente qui soit. Je ne connais aucune organisation humaine qui puisse affirmer être arrivée au stade ultime de son développement. Il serait risqué de prétendre qu'une telle organisation existe actuellement ou aurait existé par le passé.

Si je reprends l'exemple de la sécurité routière – secteur qui me tient aussi particulièrement à cœur – peut-on dire que, quand l'objectif fixé de ne pas dépasser 750 tués par an sur les routes est atteint, il n'y a pour autant rien à faire? La réponse est non! On se fixe alors de nouveaux objectifs que l'on remet sur le métier. On ne peut pas dire que, puisque ces objectifs futurs ne sont pas encore atteints, il n'y a pas de culture de la sécurité routière et pas de politique de sécurité routière. Affirmer ou laisser sous-entendre qu'il n'existe pas, dans le domaine ferroviaire, de politique ou de culture de la sécurité n'est pas correct et s'avère injuste à l'égard des sociétés ferroviaires et de leur personnel.

Je le répète: je ne puis passer sous silence des propos qui sont de nature à jeter l'opprobre sur des dizaines de milliers de travailleurs qui, aujourd'hui comme hier, exécutent correctement leur travail, dans des conditions parfois difficiles. Des propos qui sont de nature à faire croire à nos concitoyens qu'ils courent un risque élevé chaque fois qu'ils montent dans un train. La recherche constante du plus haut niveau de sécurité possible est l'objectif numéro un de toute entreprise ferroviaire et de tout gestionnaire d'infrastructure.

Vous me répondrez qu'il suffit de démontrer que la culture existe pour mettre à mal ce qui a été dit. C'est exact. Mais démontrer qu'une culture existe est quelque chose de complexe, parce qu'il ne s'agit pas uniquement d'une culture de procédures, de règlements, de structures, de programmes, de *reporting*, de monitoring, d'audits (internes ou externes), une hiérarchie des organes de gestion, un système de sanction ou de récompense.

Une culture de la sécurité, une culture du risque, c'est aussi un état d'esprit, un esprit de corps, une tradition et une vocation. Reconnaissons-le, il est difficile de déposer des preuves sur la table. Ma longue expérience de cheminot, mes nombreux contacts avec le monde ferroviaire à l'étranger et mon expérience de 30 mois comme secrétaire d'État à la Mobilité me permettent de dire que la

culture de la sécurité existe réellement, mais qu'il faut constamment en améliorer les performances. Il faut cependant sans cesse se remettre en cause; il faut donner plus de moyens là où c'est nécessaire; il faut moderniser les structures lorsque cela s'impose; il faut tenir compte du nouveau panorama dessiné par l'Europe et mis en place sur le plan législatif par l'État.

Pour ce qui est du *hardware* constituant la culture de sécurité, qu'il me soit permis de relever le cahier des charges du personnel de sécurité publié par arrêté ministériel du 9 juin 2009; le règlement général - fascicule 501 - qui reprend tous les profils des personnels de sécurité et qui constitue la base pour le recrutement, la formation de base et la formation continue; les rapports annuels sur la sécurité d'exploitation destinés aux organes de gestion, au comité de direction et au conseil d'administration; le suivi médical préventif du personnel de sécurité, etc.

Mesdames et messieurs, il me paraît utile, avant de poursuivre mon exposé, de préciser brièvement les rôles des responsables et les responsabilités génériques des acteurs du système ferroviaire découlant de la transposition en Belgique des directives européennes 95/18, 95/19, 2001/14 et 2004/49. Pour pouvoir circuler sur l'infrastructure ferroviaire, une entreprise doit posséder une licence et un certificat de sécurité. Elle doit ensuite conclure un contrat d'utilisation avec le gestionnaire de l'infrastructure pour préciser les droits et obligations de chaque partie. Elle doit introduire une demande de capacité d'infrastructure auprès du gestionnaire de l'infrastructure et lui payer une redevance d'utilisation.

La licence atteste de la capacité financière, de la capacité professionnelle, de la couverture en responsabilité civile et de l'honorabilité des personnes chargées de la gestion journalière. La licence est délivrée par le ministre de la Mobilité.

Le certificat de sécurité est en fait constitué de deux parties: la partie A relative au système de gestion de la sécurité, la partie B relative au personnel et au matériel. Le certificat est délivré par l'autorité de sécurité. S'agissant du gestionnaire de l'infrastructure, le certificat est remplacé par un agrément de sécurité délivré par l'autorité de sécurité. Cet agrément ne comprend pas de partie B.

Pour contrôler le respect des règles de sécurité, des règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires, des règles

d'allocation de capacité et de calcul des redevances, divers organismes ont été mis en place par l'État belge: une autorité de sécurité pour les règles de sécurité, un organisme d'enquête en cas d'accident et d'incident ferroviaire et un régulateur ferroviaire pour les questions relatives à l'accès au réseau ferroviaire.

Mesdames, messieurs, avant de vous les exposer, je dois rappeler le contexte législatif et réglementaire existant à mon entrée en fonction, les évolutions voulues par l'Europe, celles qui sont en préparation de la refonte du premier paquet ferroviaire et les mises en demeure de la Commission à propos de certaines dispositions de la réglementation belge jugées non conformes par la Commission.

Mesdames, messieurs, membres de la commission, je vous rappelle que globalement, la législation belge reposait en matière d'utilisation de l'infrastructure, de sécurité de l'exploitation ferroviaire et d'interopérabilité respectivement sur la loi du 4 décembre 2006, sur la loi du 19 décembre 2006 et sur l'arrêté royal du 28 décembre 2006. Ces textes de base ont été complétés par une série d'arrêtés royaux d'exécution principalement ceux du 16 janvier 2007 pour l'organisme d'enquête et pour l'autorité de sécurité.

Je dois également citer l'arrêté royal du 24 décembre 2004 fixant les modalités de transfert de certains membres du personnel de la SNCB Holding au SPF Mobilité et Transports, et celui du 21 janvier 2007 portant agrément de la SNCB en tant qu'organisme chargé de fournir des services de formation aux conducteurs de trains et au personnel de bord.

Avec les directives 2007/59 sur la certification des conducteurs de trains, 2008/57 et 2009/131 sur l'interopérabilité, 2009/149 et 2008/110 sur les entités en charge de la maintenance, les indicateurs communs de sécurité et les méthodes communes de sécurité, sans oublier la directive 2007/58 sur l'ouverture du trafic international à la concurrence, le cadre législatif européen se modifie substantiellement et impose de ce fait de profonds changements dans les domaines touchant, par exemple, aux conducteurs de trains, à l'interopérabilité, aux indicateurs communs de sécurité, au trafic international, etc.

Tous ces changements ont un impact sur l'organisation générale des systèmes ferroviaires en Europe et, par conséquent, en Belgique. D'autres modifications sont en préparation avec la

discussion de la refonte du premier paquet ferroviaire, refonte qui touchera trois domaines sensibles, à savoir: l'amélioration de l'accès au marché, le financement de l'infrastructure et la redevance d'infrastructure et la supervision du marché. À n'en pas douter, lorsque cette refonte sera traduite en directives, puis en législation belge, elle aura des conséquences sur cette organisation générale dont je viens de parler.

La Commission a mis l'État belge en demeure à plusieurs reprises, notamment quant à l'infraction 2007/4347, concernant l'absence d'indépendance et de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête, la 2007/4347 complémentaire contre les procédures relatives à la formation des conducteurs et la 2008/2093 qui concernait entre autres le régulateur ferroviaire.

C'est dans ce contexte que différentes lois, différents arrêtés royaux et ministériels ont déjà été pris sous la précédente législature et sous celle-ci dans le domaine de mes responsabilités de secrétaire d'État à la Mobilité. Avant d'en dresser la liste complète, je voudrais en mettre deux tout particulièrement en évidence, à savoir l'arrêté ministériel du 20 juin 2008 et l'arrêté royal du 13 novembre 2009.

Mesdames et messieurs, l'arrêté ministériel du 20 juin 2008 portant approbation du cahier des charges du matériel roulant en ce qui concerne le réseau conventionnel fixe la liste des systèmes de signalisation devant être embarqués à bord du matériel roulant, à savoir: le système Memor, la TBL1, la TBL1+, la TBL2 comprenant aussi une fonction Memor. Cet arrêté précise également qu'à partir du 1^{er} janvier 2015, le matériel roulant non équipé de TBL1+ pourra subir des limitations de vitesse sur décision du gestionnaire de l'infrastructure Infrabel. Il importe de souligner cet arrêté, car pour la première fois, un responsable politique fixait une norme temporelle pour la TBL1+.

Cet arrêté, qui a été par la suite remplacé par l'arrêté royal du 30 juillet 2010 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons, visait à donner un coup d'accélérateur à la mise en place de la TBL1+ pour l'entreprise ferroviaire historique qui produit à elle seule plus de 95 % du trafic ferroviaire sur le réseau d'Infrabel.

L'arrêté royal du 13 novembre 2009 adopte le cadre réglementaire national de sécurité applicable aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure. Il fixe notamment la liste des paramètres qui vont permettre de

calculer le niveau de sécurité atteint par une entreprise ferroviaire et par le gestionnaire de l'infrastructure.

Il permet également au ministre d'imposer aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure un objectif particulier de sécurité consistant en l'obligation d'atteindre pour un indicateur donné une valeur de référence déterminée. Pour rendre ce mécanisme plus efficace, dans ma note de politique générale de fin 2009, j'ai annoncé un projet de loi en vue de sanctionner par des amendes administratives les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure qui ne respecteraient pas leurs obligations en matière de sécurité.

Je fonde mon analyse sur le fait qu'actuellement, pour faire respecter les prescriptions en matière de sécurité, l'unique instrument utilisable par l'autorité de sécurité est le retrait du certificat de sécurité pour les entreprises ferroviaires ou de l'agrément de sécurité pour les gestionnaires de l'infrastructure. Une telle sanction pouvant parfois être jugée disproportionnée, il est dès lors difficile de l'utiliser. Une grille de sanctions plus nuancées constitue une solution meilleure et plus efficace.

Monsieur le président, un projet de loi est en préparation qui se base *mutatis mutandis* sur les principes du projet d'arrêté royal portant sanction administrative en exécution du règlement 2007/1371 sur les droits et obligations des passagers. J'espère que le parlement me soutiendra malgré de possibles réticences du secteur ferroviaire qui pourrait ne pas voir d'un bon œil des sanctions pécuniaires qui puniraient les manquements constatés et prouvés à la sécurité ferroviaire.

Welke zijn nu de belangrijkste wetten, koninklijke en ministeriële besluiten die sinds 19 maart 2008 werden genomen? Mijnheer de voorzitter, gelet op de gewijzigde samenstelling van de commissie als gevolg van de verkiezingen van juni 2010 geef ik even een overzicht van het aantal wetten, koninklijke en ministeriële besluiten die sedert mijn aantreden tijdens de vorige legislatuur werden genomen op het vlak van de veiligheid van de spoorwegen.

Op 23 mei 2008 werd het koninklijk besluit genomen tot vaststelling van het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor het rijden op de spoorweginfrastructuur. Dat koninklijk besluit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 18 juni 2008 en het minimumbedrag werd

vastgelegd op 50 miljoen euro.

Op 20 juni 2008 is er het ministerieel besluit tot aanneming van het bestek voor het rollend materieel. Dat besluit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 28 augustus 2008, met daarin onder andere de verplichting te beschikken over GSM-R op al het materieel vanaf 1 januari 2011 en de invoering van TBL1+. Indien er geen ETCS of TBL1+ in gebruik is, kan Infrabel mits motivatie snelheidsbeperkingen opleggen.

Op 30 oktober 2008 werd het ministerieel besluit genomen betreffende de modaliteiten voor het indienen van een aanvraag tot machtiging voor de ingebruikneming van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem of het conventionele spoorwegsysteem. Dat ministerieel besluit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 27 november 2008. Het betreft praktische modaliteiten voor het indienen van een vraag voor toelating tot ingebruikneming bij de veiligheidsinstantie.

Op 30 oktober 2008 werd het ministerieel besluit genomen betreffende de regels voor het indienen van de aanwijzingsaanvraag voor de instanties belast met het onderzoek van de conformiteit met de van toepassing zijnde normen en technische specificaties van de subsystemen, wanneer de gehanteerde nationale voorschriften van toepassing zijn bij afwezigheid van technische specificaties voor interoperabiliteit, de fameuze TSI's, of in geval van afwijkingen hiervan in het kader van de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem of het conventionele spoorwegsysteem.

Dat alles werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 27 november 2008. Ik kan u signaleren dat voor het ogenblik enkel Belgorail erkend is als aangewezen instantie. Er zijn, voor zover mij bekend, nooit andere kandidaten geweest.

Op 30 oktober 2008 werd een ministerieel besluit genomen betreffende de modaliteiten voor het indienen van de erkenningsaanvraag van de instanties belast met de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor het gebruik van interoperabele onderdelen of met het inleiden van de EG-keuringsprocedure, betrekking hebbende op de subsystemen in het kader van de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem of het conventionele spoorwegsysteem. Dat besluit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van

27 november 2008. Voor het ogenblik is enkel Belgorail erkend als aangemelde instantie. Voor zover mij bekend, is er ook hier nooit een andere kandidaat geweest.

Op 7 november 2008 werd het koninklijk besluit genomen houdende de regeling van bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele, grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 10 november 2008. Dat koninklijk besluit is een omzetting van de richtlijn 2005/47 betreffende de rusttijden voor grensoverschrijdende diensten.

Op 22 december 2008 werd in de programmawet, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 29 december 2008, in de artikelen 25 tot 30 de wijziging aan de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, de toevoeging van bijkomende opdrachten en bevoegdheden voor de veiligheidsinstantie en de wettelijke basis voor de vergoeding van prestaties geprogrammeerd.

Op 26 april 2009 was er het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 januari 2008 betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 14 mei 2009, met de afschaffing van de verplichting over een simulator te beschikken en de beperking van de minimumopleidingsduur van 250 tot 190 dagen voor een volledige opleiding en van 175 tot 135 dagen voor de opleiding van rangeerbestuurder.

Op 6 mei 2009 werd de tekst goedgekeurd in de wet houdende diverse bepalingen, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 19 mei 2009, waarbij het voor de aanvraag van een veiligheidscertificaat A niet langer nodig is om voorafgaandelijk het advies te vragen van B-Holding.

Op 19 mei 2009 was er het koninklijk besluit tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, met publicatie in het *Belgisch Staatsblad* van 9 juni 2009. Dat is de omzetting van de richtlijn 2007/58, die reeds een aanpassing was van de richtlijn 91/440 en 2001/14, waarbij onder andere de toegang tot de spoorweginfrastructuur voor internationaal spoorwegverkeer werd geregeld vanaf 1 januari 2010.

Op 9 juni 2009 was er het ministerieel besluit tot aanneming van het bestek van het veiligheidspersoneel. De publicatie was in het *Belgisch Staatsblad* van 13 augustus 2009, met onder andere de beperking van de toegestane hoeveelheid alcohol in het bloed tot 0,2 promille.

Op 13 november 2009 was er het koninklijk besluit tot vaststelling van het regelgevend kader van de nationale veiligheidsvoorschriften, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 2 december 2009. Het bepaalt de wijze waarop de veiligheidsindicatoren worden berekend, de wijzigingen die een toepassing van de veiligheidsmethodes vereisen, alsook de veiligheidsdoelstellingen.

Op 14 november 2009 was er het koninklijk besluit houdende de erkenning van de naamloze vennootschap Trainsport als instelling die instaat voor de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 3 december 2009, getiteld "De erkenning van de school van Trainsport".

Op 14 november 2009 was er het koninklijk besluit houdende de erkenning van de naamloze vennootschap Crossrail Benelux als instelling die instaat voor de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 3 december 2009, getiteld "De erkenning van de school van Crossrail".

Op 14 november 2009 was er het ministerieel besluit houdende de verkorting van de duur van de opleidingen die door de naamloze vennootschap Trainsport zullen worden verstrekt in het raam van haar erkenning als instelling die instaat voor de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 3 december 2009, getiteld "Toekenning aan Trainsport van de verkorting van de opleidingsduur".

De programmawet van 23 december 2009 werd in het *Belgisch Staatsblad* van 30 december 2009 gepubliceerd, betreffende de oprichting van de organieke fondsen voor de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan voor de spoorwegongevallen, alsook de overdracht van een aantal taken van de B-Holding naar het onderzoeksorgaan.

Tot slot, de invoering van de retributies voor de werking van de vernoemde organieke fondsen.

Op 10 januari 2010 was er het KB met publicatie in het *Belgisch Staatsblad* op 1 februari 2010, tot toekenning van de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie aan sommige agenten van de spoorweginfrastructuurbeheerder die belast worden met de controle op de naleving van diverse wetten en reglementen inzake spoorvervoer.

Op 26 januari 2010 was er de wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft. Deze wet werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 9 februari 2010.

Het gaat over de omzetting van de richtlijn 2007/59 van de treinbestuurders en van de richtlijn 2008/110 die de aanpassingen van de veiligheidsrichtlijn en de invoering van de eenheid belast met het onderhoud bevat.

Op 26 januari 2010 was er de wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 9 februari. Het gaat over de omzetting van de richtlijn 2008/57 over de interoperabiliteit.

Op 26 januari 2010 was er eveneens de wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft. De publicatie is gedaan in het *Belgisch Staatsblad* van 9 februari 2010. Het gaat over een beroep tegen beslissingen van het toezichthoudend orgaan en van de veiligheidsinstantie en de bijgaande wijziging aan het Gerechtelijk Wetboek.

Op 26 januari 2010 werd een derde wet goedgekeurd tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat betreft de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie. De publicatie gebeurde in het *Belgisch Staatsblad* van 9 februari 2010. Het

gaat over de werking van het hof van beroep van Brussel bij de behandeling van het beroep tegen een beslissing van het toezichthoudend orgaan of van de veiligheidsinstantie.

Op 17 juli 2010 is er het koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruikmaken van het Belgische spoorwegnet met het oog op de dekking van de kosten van het onderzoeksorgaan.

Op 25 juli 2010 is er het koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruikmaken van het Belgische spoorwegnet met het oog op de dekking van de kosten van DVIS.

Eveneens op 25 juli 2010 is er het koninklijk besluit tot omzetting van de richtlijn 2009/149 van 27 november 2009 die de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en de gemeenschappelijke berekening van de kosten van ongevallen vastlegt.

Op 25 juli 2010 is er het koninklijk besluit tot wijziging van het KB van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

Op 30 juli 2010 wordt het ministerieel besluit uitgevaardigd tot de aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van de rijpaden.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw, mijne heren, naast al die wetten, koninklijke en ministeriële besluiten die ik heb opgesomd, zijn er nog een dertigtal koninklijk besluiten genomen tot afschaffing van overwegen en meer dan tachtig ministeriële besluiten tot vaststelling en aanpassing van de veiligheidsinstallaties van overwegen.

Mesdames et messieurs, je me permets de mettre un accent tout particulier sur les mesures prises dans le domaine des passages à niveau. En effet, l'expérience montre qu'il reste encore trop souvent des zones à risque et des endroits sensibles en termes de sécurité ferroviaire. Supprimer des passages à niveau, renforcer et améliorer leur signalisation, placer des caméras de surveillance, voilà des mesures importantes qui permettent d'élever le niveau de sécurité ferroviaire. À cet égard, je renvoie également au plan "Passages à

niveau 2008-2015" du gestionnaire de l'infrastructure.

Des arrêtés royaux ou ministériels sont en passe d'être soit signés, soit présentés en Conseil des ministres, soit en préparation. Je songe ici aux deux arrêtés ministériels relatifs à la reconnaissance des organismes notifiés et désignés, à l'arrêté royal relatif aux entités en charge de la maintenance et à l'arrêté royal relatif à la mise sur le marché de composantes d'interopérabilité.

Monsieur le président, je souhaite maintenant donner mon point de vue, donner mes commentaires, mais aussi soumettre mes propositions concernant les trois rapports que la commission a examinés avec leurs auteurs durant ces dernières semaines. Je répondrai aujourd'hui pour la période présente, durant laquelle j'exerce la fonction de secrétaire d'État à la Mobilité. J'estime en effet, comme je l'ai indiqué à la Cour des comptes lorsqu'elle m'a demandé de réagir à son projet de rapport, qu'il n'est pas approprié d'émettre, en ma qualité de secrétaire d'État à la Mobilité, des commentaires relatifs à une période pendant laquelle j'exerçais des responsabilités en qualité de directeur général puis d'administrateur délégué.

Les rapports de l'ERA et de la Cour des comptes veulent mettre en lumière quelques faiblesses en ce qui concerne le fonctionnement de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête. L'ERA rappelle aussi une mise en demeure de la Commission européenne qui reproche à l'État belge un manque d'indépendance de ces deux organes du fait que le directeur du SSICF et que le directeur général du SPF dont est tributaire le SSICF ont encore un lien contractuel avec le groupe ferroviaire belge.

Ces deux rapports soulignent notamment le fait que le SSICF est composé presque exclusivement de personnes issues du groupe ferroviaire national, ce qui affaiblit l'indépendance de celui-là vis-à-vis de celui-ci.

L'organisme d'enquête dépend trop étroitement du groupe ferroviaire pour mener ses enquêtes. Les moyens mis à la disposition du SSICF sont insuffisants pour mener à bien toutes les missions qui lui sont confiées par la loi. Le gestionnaire de l'infrastructure organise des contrôles liés à la sécurité ferroviaire en parallèle des contrôles opérés par le SSICF.

Mesdames, messieurs, ces textes trouvent leur

origine dans les choix politiques qui font l'objet de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation, loi qui transpose la directive 2004/49 du 29 avril 2004, et des arrêtés royaux d'exécution de cette loi, notamment l'arrêté royal du 16 janvier 2007 fixant les règles relatives aux accidents ferroviaires, l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création de l'organisme d'enquête et l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création de l'autorité de sécurité (le SSICF) ainsi que l'arrêté royal du 24 décembre 2004 fixant les modalités de transfert de certains membres du personnel de la SNCB Holding au SPF Mobilité et Transports.

Cette loi et ces arrêtés royaux relèvent des choix politiques faits à cette époque. Vous me permettrez sans doute de ne formuler aucun commentaire sur ces choix, ne connaissant pas les motivations de leurs auteurs à cette époque. Mesdames, messieurs, nous sommes amenés pour l'heure à agir au départ de leurs choix politiques et dans certains cas, à les revoir en fonction des appréciations de la Commission européenne.

Je commencerai par la question des contrôles opérés par le gestionnaire de l'infrastructure et par l'autorité de sécurité. L'ERA a souligné dans son rapport au point 6.3.1.2.1 qu'il existe un risque que le contrôle opéré par le gestionnaire de l'infrastructure mine le travail de contrôle que l'autorité de sécurité, le SSICF, doit exécuter du fait de sa nature d'autorité de contrôle. Je ne crois pas, contrairement à ce que l'ERA a écrit, que ce risque existe encore aujourd'hui en Belgique et je m'en explique.

L'article 27 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure permet au gestionnaire de l'infrastructure d'effectuer des contrôles lorsque le matériel roulant ou le personnel de sécurité constituent un risque pour la sécurité ferroviaire.

Par cette disposition, le législateur a voulu permettre à celui qui est en première ligne quant à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire de prendre des mesures que je qualifierai de curatives pour empêcher la survenance d'actes qui mettraient en danger la sécurité ferroviaire.

Ce type de contrôle peut être comparé à ce qui se passe sur la route, lorsqu'un agent qualifié constatant le comportement dangereux d'un conducteur l'arrête pour effectuer des contrôles. Ce type de contrôle curatif est à distinguer des contrôles préventifs que le SSICF peut et doit

mener tout au long de l'année sur le réseau pour s'assurer que le matériel roulant et le personnel de sécurité, par exemple les conducteurs de train, sont en règle.

Ceci dit, je puis comprendre qu'il y ait pu avoir eu confusion entre le curatif et le préventif car l'ancien cahier des charges du matériel roulant, publié par l'arrêté ministériel du 20 juin 2008, permettait au gestionnaire de l'infrastructure d'effectuer des contrôles de type préventif sur le matériel roulant. Toutefois, depuis la publication du nouveau cahier des charges du matériel roulant par l'arrêté ministériel du 30 juin 2010, cette possibilité a été retirée au gestionnaire de l'infrastructure. Ce retrait ne résulte pas d'une méfiance quelconque vis-à-vis du gestionnaire de l'infrastructure. Non, ce retrait se fonde sur le fait qu'il m'apparaît plus efficace d'attribuer la responsabilité de tous les contrôles préventifs au seul SSICF, le gestionnaire de l'infrastructure conservant – il va de soi et c'est important pour la sécurité ferroviaire – la possibilité d'exécuter le contrôle curatif, lorsqu'il y a un risque pour la sécurité ferroviaire.

Un cas semblable existait en ce qui concerne des contrôles que le gestionnaire de l'infrastructure pouvait effectuer vis-à-vis du personnel de sécurité. Cette compétence a été retirée au gestionnaire de l'infrastructure par l'arrêté ministériel du 9 juin 2009, portant approbation du cahier des charges du personnel de sécurité. Je pense qu'ainsi, les rôles du SSICF et du gestionnaire de l'infrastructure sont clairement répartis. Cela implique évidemment que ces deux acteurs remplissent correctement et complètement les missions qui leur sont confiées par la loi.

Cette séparation claire des responsabilités qui existe maintenant n'empêche pas, selon moi, que le SSICF puisse décider en toute liberté et indépendance de confier, sous sa responsabilité, au gestionnaire de l'infrastructure, l'exécution d'un certain nombre de contrôles préventifs en exécution de l'arrêté ministériel portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons. Pour ce faire, il peut déjà s'appuyer sur une disposition du contrat de gestion d'Infrabel. Je cite l'article 7, alinéa 2: "À cette fin, et dans l'intérêt de l'amélioration de la sécurité ferroviaire, le SSICF met en place, après consultation d'Infrabel, une procédure visant à organiser les contrôles relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Infrabel est à la disposition du SSICF pour collaborer à l'exécution de ces contrôles."

En réalité, avec un effectif de 40 personnes, le SSICF ne pourra pas couvrir en permanence l'ensemble du réseau ferré belge. En revanche, le gestionnaire de l'infrastructure est lui présent en permanence sur son réseau et dispose de moyens humains plus importants que le SSICF. Il faut laisser à l'autorité de sécurité le choix des méthodes qui, comme l'a souligné l'ERA, apporte plus de valeur ajoutée aux contrôles qu'elle doit effectuer de par la loi.

Je vais maintenant aborder la question de l'absence de formalisation des processus au sein du SSICF.

L'ERA souligne l'absence de formalisation ou de standardisation des processus fondamentaux. Je souscris entièrement à ce que dit l'ERA. Aucune entreprise, aucune organisation ne peut donner l'assurance raisonnable d'une maîtrise de ses activités sans formalisation de ses processus fondamentaux. À titre personnel, j'estime que le SSICF et l'organisme d'enquête devraient se faire certifier ISO. Ce serait pour ces deux organes un exercice de réflexion sur les améliorations à apporter par eux-mêmes à leur propre fonctionnement.

Pour le ministre de tutelle et le parlement, ce serait un moyen neutre – c'est-à-dire, ne remettant pas en cause leur indépendance – de s'assurer qu'ils sont dans un processus continu d'amélioration de la qualité et de la performance de leurs activités.

L'ERA a souligné au point 6.3.1.2.1 de son rapport la suppression du rôle qui lui avait été attribué par mon prédécesseur à la SNCB Holding dans le domaine de l'évaluation du système de gestion de la sécurité. Cette suppression, que j'ai soumise au parlement – qui m'a d'ailleurs suivi – vise à clarifier les rôles et les missions de chacun. Le système de gestion de la sécurité relève de la responsabilité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. Le contrôle de l'effectivité et de l'efficacité du système relève de l'autorité de sécurité.

Je note, à propos de cette décision, le commentaire de l'ERA au point 6.3.1.2.1: "Les dispositions de l'article 18 de la loi qui prévoit un rôle pour la SNCB Holding, chargée de rendre un avis sur le système de gestion de la sécurité d'une entreprise ferroviaire dans le processus de certification de sécurité, ce qui crée à tout le moins une impression de dépendance, ont été modifiées de façon positive depuis la révision de

la législation début 2010."

Les experts, à la page 51 de leur rapport, remettent en cause cette clarification en recommandant au groupe SNCB de créer un département faîtière de la sécurité, destiné à jouer un rôle d'orientation, d'intégration et de coordination dans la politique globale de la sécurité d'Infrabel, de la SNCB et des autres entreprises ferroviaires qui utilisent l'infrastructure ferroviaire belge. Permettez-moi d'observer que cette proposition des experts est en contradiction avec l'esprit et la lettre des directives européennes en matière de sécurité ferroviaire.

En effet, l'article 18 de la loi du 19 décembre 2006 confie à Infrabel un rôle de coordination en matière de sécurité vis-à-vis des entreprises ferroviaires qui utilisent son réseau. Cette mission de coordination fait partie de son système de gestion de la sécurité qui est examiné par l'autorité de sécurité dans le cadre de la procédure de délivrance de l'agrément de sécurité. L'autorité de sécurité a également un rôle de coordination dans le processus d'élaboration de certaines règles nationales telles le cahier des charges du personnel de sécurité, le cahier des charges de l'infrastructure et les règles relatives au matériel roulant.

On le voit, la coordination en matière de sécurité se place bien en Belgique au niveau adéquat par rapport aux directives européennes. En outre, confier à une organisation du groupe ferroviaire national un rôle de coordination vis-à-vis des entreprises ferroviaires privées et concurrentes serait sans nul doute un motif de mise en demeure de la part de la Commission européenne.

L'ERA s'est longuement exprimée à propos de ressources de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête. Je tiens à rappeler que deux fonds budgétaires ont été constitués par la loi-programme du 23 décembre 2009, l'un pour l'autorité de sécurité et l'autre pour l'organisme d'enquête. Ces fonds assurent une indépendance financière à ces deux organismes.

Les mécanismes d'alimentation de ces deux fonds sont décrits dans la même loi-programme et les deux arrêtés royaux datés du 13 juin 2010 et du 17 juin 2010 permettent en 2010 d'accroître les effectifs de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête. Le fonds budgétaire permet à l'organisme d'enquête de porter son effectif à sept collaborateurs, lesquels pourront s'adjoindre des experts externes à qui des missions pourront être

confiées. Quant à l'effectif de l'autorité de sécurité, il peut être porté à 29 personnes en 2010. L'esprit de la réforme entreprise est d'arriver par paliers à un effectif de quelque 38 à 40 collaborateurs.

Concrètement, dans les prochaines semaines, je présenterai en Conseil des ministres l'arrêté royal visant à augmenter les moyens budgétaires pour 2011 de l'autorité de sécurité afin de permettre le financement d'un effectif de 35 personnes en 2011. Je proposerai un budget de 4 470 000 euros pour 2011.

Je compte sur l'approbation de cette proposition, car je pense que tout le monde est convaincu des moyens financiers dont doit bénéficier l'autorité de sécurité pour mener correctement et complètement à bien toutes les missions confiées par l'État belge. Aujourd'hui, l'effectif du SSICF est de 28 personnes, soit 27,4 équivalents temps plein. L'effectif augmente et le SPF Mobilité et Transports a un plan de personnel pour 2011 qui prévoit 35,4 équivalents temps plein.

Je présenterai également un autre arrêté royal pour le financement en 2011 de l'organisme d'enquête dont l'effectif restera fixé à 7 personnes. Les moyens nécessaires lui seront accordés afin de lui permettre de mettre en place les banques de données relatives aux accidents et incidents ferroviaires, prévues par la loi. Pour 2011, je proposerai un budget de 950 000 euros.

Il appartient à l'autorité politique de doter ces deux organes des moyens budgétaires dont ils ont besoin pour remplir les missions qui leur sont confiées. C'est ce que j'ai fait en concertation avec le SSICF et l'organisme d'enquête.

J'attends d'eux, en contrepartie, qu'ils s'organisent dans tous les domaines de leurs responsabilités pour remplir avec efficience et complétude leurs missions. Ils sont donc aussi responsables de la formation de leur personnel et de la transmission du savoir.

À ma demande et pour faire suite à une mise en demeure de la Commission européenne, des démarches ont été entamées avec le SPF Personnel et Organisation afin de régler le problème complexe du statut des membres du SSICF détachés du Groupe SNCB.

Ce personnel détaché est la colonne vertébrale de l'autorité de sécurité. Il fait sa force, mais paradoxalement il constitue aussi sa faiblesse. Sa force, car il est expérimenté; sa faiblesse, car il peut, moyennant un préavis de trois mois, quitter

l'autorité de sécurité et retourner au sein du Groupe SNCB.

Aujourd'hui, la concertation entamée avec le SPF Fonction publique n'est pas encore achevée, de sorte qu'une solution définitive n'est pas encore trouvée. À propos de ces deux organes, je me suis aussi posé la question de savoir quelle serait la meilleure architecture organisationnelle dans le cadre d'un objectif de recherche de l'indépendance requise par l'Europe. Un audit a été commandé en 2009 et réalisé par Roland Berger. L'option la plus praticable retenue a été de placer le SSICF sous relation fonctionnelle du président du comité de direction du SPF Mobilité et Transports et de préparer une modification de la loi pour mettre cet organe sous la responsabilité hiérarchique du ministre de la Mobilité. Il en va de même pour l'organisme d'enquête.

La situation de l'organisme d'enquête est préoccupante à mes yeux, quand bien même les moyens budgétaires existent maintenant pour atteindre l'objectif de sept personnes au lieu de deux, comme prévu dans l'arrêté royal du 16 janvier 2007. En plus de son effectif, l'organisme d'enquête peut faire appel à des experts externes. Pour ce faire, une liste de vingt-huit experts externes indépendants a été établie par un organisme spécialisé, Belgorail, avec lequel le SPF Mobilité et Transports a conclu un marché public. Actuellement, un expert externe travaille depuis de l'accident de Buizingen pour l'organisme d'enquête.

Auparavant, la loi confiait à la SNCB Holding la réalisation des enquêtes sur les accidents, même les accidents causés par des entreprises ferroviaires privées. Comme le souligne justement le rapport de l'ERA aux points 6.3.2.2.1 de son rapport: "Cette façon de travailler crée, à tout le moins, l'impression que les enquêtes ne sont pas réalisées de façon indépendante du Groupe SNCB."

La nouvelle loi que j'ai proposée au parlement et qui a été votée à l'unanimité, tant à la Chambre qu'au Sénat, en janvier 2010 a supprimé toute intervention de la SNCB Holding dans les enquêtes sur les accidents. Le rapport de l'ERA ajoute également: "Toutefois, la décision nécessaire de ne plus s'appuyer sur la SNCB Holding pour les enquêtes sur les accidents entraîne une phase transitoire pour l'organisme d'enquête dans laquelle le nombre des effectifs disponibles est problématique, pour ne pas dire insuffisant." Pour organiser cette période transitoire, j'ai demandé à l'administrateur délégué

de la SNCB Holding que la SNCB Holding continue à poursuivre ses obligations en parfaite synergie avec la cellule d'enquête du SPF et à consacrer les mêmes moyens qu'aujourd'hui à cette mission."

Sixième considération. L'ERA a souligné, au point 6.3.1.2.1 de son rapport, que la procédure d'infraction lancée par la Commission au motif que le responsable de l'autorité de sécurité est un membre détaché de la SNCB Holding est de nature à mettre en cause l'indépendance de cette autorité de sécurité.

La loi portant des dispositions diverses que le gouvernement compte déposer devant le Parlement contiendra une modification de l'article 11 de la loi du 19 décembre 2006 prévoyant que la direction de l'autorité de sécurité n'aura plus aucun lien avec la SNCB Holding, au plus tard trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi portant des dispositions diverses.

Septième considération. Le point 6.2.1.3 du rapport de l'ERA expose l'impossibilité perçue par l'autorité de sécurité de faire appliquer ces décisions compte tenu de la seule possibilité de révoquer l'agrément ou le certificat de sécurité. C'est ce que l'ERA appelle "l'option nucléaire". Je répète ce que j'ai indiqué au début de mon intervention, et déjà en commission de l'Infrastructure le 19 octobre dernier, à savoir ma volonté de présenter une grille de sanctions administratives appropriées dont la base légale nécessite toutefois une modification de la loi du 19 décembre 2006.

Huitième considération. Le rapport de l'ERA aborde également au point 6.2.1.3 la question des mandats d'officier de police judiciaire. Les articles 58 de la loi du 19 décembre 2006 et 68 de la loi du 6 décembre 2006 permettent de conférer au personnel de l'autorité de sécurité le mandat d'officier de police judiciaire. Selon moi, la question n'est pas de savoir si l'autorité de sécurité a la formation suffisante pour exercer le pouvoir qui lui a été conféré mais bien de savoir si ce pouvoir devait lui être conféré. Quant à l'option du législateur de prévoir la possibilité de conférer aux agents du SSICF le mandat d'officier de police judiciaire, rien aujourd'hui ne me permet de conclure qu'il faudrait la supprimer.

Je crois que le législateur a simplement voulu doter l'autorité de sécurité d'une arme puissante, mais à n'utiliser qu'en cas d'extrême nécessité si d'aventure certains voulaient l'empêcher de mener

à bien ses missions.

Enfin, quant au mandat d'officier de police judiciaire décerné à un très petit nombre de personnel dépendant du gestionnaire de l'infrastructure – trente-quatre personnes au total, pour un effectif de plus de 11 500 personnes –, le choix du législateur relève de la même logique.

Je suis d'accord avec le constat de l'ERA lorsqu'elle écrit au point 6.5.1.3 que le SSICF n'assume pas la pleine responsabilité des tâches de surveillance qui lui incombent. L'autorité de sécurité est un jeune organisme qui ne dispose pas encore d'un effectif complet. Je ne lui jette donc pas la pierre. Toutefois, lorsque les efforts budgétaires proposés seront entièrement mis à sa disposition d'ici 2012, il serait inadmissible qu'un nouvel audit de l'ERA en 2013 aboutisse à cette même constatation. L'autorité politique s'attend à ce que le SSICF lui donne l'assurance que la sécurité ferroviaire soit raisonnablement réalisable et constamment améliorée, comme le souligne le rapport de l'ERA au point 6.4.

J'en viens à une considération sur le rapport de la Cour des comptes. Celle-ci fait remarquer que la plupart des dispositions concernant la sécurité ferroviaire n'ont plus été reproduites dans le dernier contrat de gestion, au motif qu'elle fait l'objet de dispositions légales et réglementaires spécifiques depuis la loi du 18 décembre 2006. Il en résulte, selon la Cour des comptes, qu'il subsiste dans ce contrat peu d'objectifs ou de mesures explicites en matière de sécurité ferroviaire. La Cour des comptes recommande, dès lors, d'utiliser les prochains contrats de gestion comme un instrument pour améliorer la sécurité ferroviaire.

J'ai répondu favorablement à cette recommandation de la Cour des comptes lors de la séance de la commission de l'Infrastructure du 19 octobre 2010. J'ai dit qu'en accord avec ma collègue chargée des Entreprises publiques, les propositions de la Cour des comptes visant à renforcer la prise en considération de la sécurité d'exploitation dans les contrats de gestion des sociétés du groupe SNCB seraient examinées lors des prochaines étapes contractuelles en veillant à éviter toute redondance avec la réglementation ainsi que l'imposition d'obligations qui seraient spécifiques à la SNCB dans le cadre des secteurs libéralisés tels que les transports des marchandises ou de voyageurs en service international.

Vervolgens zou ik wat aandacht willen geven aan

het probleem van de seinoverschrijdingen bij de NMBS, dat wordt aangekaart in de 3 verslagen. Het probleem van de seinoverschrijdingen en het negeren van rode stoplichten is geen nieuw of onbekend probleem en werd tijdens de vorige legislatuur herhaaldelijk behandeld in de Kamer van volksvertegenwoordigers. De jongste jaren nam het aantal ongeoorloofde overschrijdingen toe en de toename vertaalde zich in een aantal parlementaire vragen. Ik vestig de aandacht op een reeks parlementaire vragen over de problematiek aan mijn collega Inge Vervotte als minister van Overheidsbedrijven. Ik zal ze even opsommen: vragen van volksvertegenwoordiger Guido De Padt op 28 april 2008 over treinbestuurders en tuchtvertredingen, vragen van volksvertegenwoordiger Jan Mortelmans op 25 juli 2008 over de invoering van het ETCS-systeem, vragen van volksvertegenwoordiger Jean-Luc Crucke op 15 januari 2009 over de investering in de veiligheidssystemen en het negeren van seinen, vragen van volksvertegenwoordiger Roel Deseyn op 15 januari 2009 over de nasleep van de treinramp in Pérot, vragen van volksvertegenwoordiger Jenne De Potter op 4 februari 2009 over het negeren van het rode stoplicht. U kunt hun vragen en de antwoorden van de minister van Overheidsbedrijven raadplegen op de website van de Kamer. Het is ter zake verhelderende lectuur.

Ook als staatssecretaris van Mobiliteit heb ik over de problematiek vragen beantwoord in de commissie voor de Infrastructuur, meest recent nog op 8 februari 2010, exact een week voor de ramp van Buizingen, op een vraag van volksvertegenwoordiger David Lavaux over de beveiliging van het spoor. U kunt zijn vraag en mijn antwoord nalezen in het integraal verslag van die vergadering.

Daarnaast heb ik als staatssecretaris voor Mobiliteit ook een aantal initiatieven genomen om mijn bezorgdheid te uiten over het toenemende aantal ongeoorloofde seinoverschrijdingen. Bij mijn aantreden als staatssecretaris in maart 2008 vond ik een kopie van een intern rapport bij de NMBS gedateerd op 26 februari 2008, waarin verontrustende cijfers inzake seinoverschrijdingen bekend werden gemaakt. Als reactie daarop heeft DVIS de 3 CEO's van de NMBS-Groep aangeschreven. Op 17 oktober 2008 heb ik de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS en de gedelegeerd bestuurder van de NMBS op die situatie gewezen.

Ik citeer: "La situation décrite dans ce rapport est très préoccupante; elle l'est d'autant plus que

selon les informations communiquées par mes services, le nombre de dépassements de signaux pour le premier semestre 2008 atteint déjà 110 % du nombre constaté au cours de la même période de 2007."

De gedelegeerd bestuurder van de NMBS heeft mij op 12 december 2008 geantwoord met een uitvoerige beschrijving van het actieplan, dat de NMBS ontwikkelde en met een nuancering van de verontrustende cijfers. Die zouden voor een deel te verklaren zijn door een betere registratie ten gevolge van technologische vooruitgang. Ik heb op 30 januari 2009 geantwoord dat het aantal seinoverschrijdingen ook was gestegen in zones waar geen technologische innovaties hadden plaatsgevonden. Ik heb daarom geschreven dat zijn brief – ik citeer opnieuw – "... ne garantit pas que la problématique préoccupante des dépassements irréguliers des signaux par des conducteurs de la SNCB serait désormais sous contrôle".

Ik heb in mijn slotbeschouwingen de NMBS trouwens gewezen op de veiligheidsverplichtingen.

Ik citeer opnieuw: "Il est de votre responsabilité comme entreprise ferroviaire d'élaborer des solutions pour résoudre le grave problème des dépassements irréguliers des signaux par vos conducteurs. Notre souci commun est de voir diminuer le nombre de dépassements irréguliers des signaux et je souligne que ce chiffre ne peut en aucun cas augmenter encore en 2009."

Op 5 oktober 2009 ontving ik dan een verslag van de FOD Mobiliteit en Vervoer waarin mij werd meegedeeld dat tijdens de eerste helft van 2009 andermaal een verontrustende stijging van ongeoorloofde overschrijdingen ten opzichte van de jaren 2007 en 2008 werd waargenomen. Ik heb de gedelegeerd bestuurder hierover opnieuw aangeschreven op 7 oktober 2009 om mijn bezorgdheid te uiten.

Ik stel echter vast, en dit is niet onbelangrijk, dat het fenomeen van de seinoverschrijdingen nu heel regelmatig aan bod komt in discussies in de directiecomités van de NMBS en Infrabel en in de verslagen van de twee raden van bestuur. Samenvattend kunnen wij dus stellen dat de top van de administratie en de spoorwegen bij herhaling werd aangeschreven om onze bezorgdheid uit te spreken over de toenemende frequentie van dergelijke seinoverschrijdingen. Voor een goed begrip, dit zijn allemaal initiatieven die door ons werden genomen in de jaren 2008 en 2009.

Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik wil nog een aantal slotbeschouwingen formuleren. Ik ben aan het einde van mijn uiteenzetting gekomen. Deze was misschien uitvoerig, maar de materie is ingewikkeld en brengt verschillende actoren en soms heel verschillende historische contexten naar voren.

De drie verslagen hebben mij tot de volgende conclusies geleid. De Belgische Staat heeft wel degelijk de omzettingsmaatregelen van de Europese richtlijnen op het gebied van de spoorveiligheid genomen. De door Europa gewilde toezichtinstanties werden wel degelijk opgericht, met name de veiligheidsautoriteit en het enquêteorganisme. Bovendien wijs ik ook op de spoorwegregulator.

Wij weten ook dat een aantal zwakke punten die in de verslagen naar voren worden gebracht, in het bijzonder in het verslag van ERA, hun oorsprong vinden in vroeger genomen politieke opties. Ik heb de genomen maatregelen aangeduid op het vlak van het veiligheidsorgaan, het enquêteorganisme en de NMBS-Holding.

U weet dat ik op het vlak van de doeltreffendheid van het koninklijk besluit van 13 november 2009 en van het koninklijk besluit van 25 juni 2010 erg hoopvol ben. Het daarin geschetste kader legt de methodes en de doelstellingen vast voor de bepaling van het nationaal veiligheidsniveau.

Om het totaal veiligheidsniveau in België te bepalen, werd beslist op een geheel van referentiewaarden te steunen, zowel voor elke, afzonderlijke spoorwegmaatschappij en de infrastructuurbeheerder als voor het geheel der spoorwegbedrijven en de beheerder.

Om te vermijden dat het veiligheidsniveau door abnormale of uitzonderlijke evenementen zou worden beïnvloed, zal de vergelijking met de gemiddelde referentiewaarde tijdens een periode van vijf jaar worden gemaakt.

Opdat de veiligheidsautoriteit – dit is van kapitaal belang – over een objectieve weergave van de evolutie van het veiligheidsniveau zou kunnen beschikken, worden de spoorwegmaatschappijen en de infrastructuurbeheerder ertoe verplicht in hun jaarlijkse veiligheidsverslag hun referentiewaarden te publiceren.

Het koninklijk besluit legt ook de mogelijkheid vast dat de minister aan de spoorwegmaatschappijen en aan de infrastructuurbeheerder een specifieke

veiligheidsdoelstelling, met de verplichting een bepaald veiligheidsniveau te halen, kan opleggen. Om het behoud van het veiligheidsniveau te garanderen in geval van een wijziging die de exploitatieveiligheid beïnvloedt, en om toch een passende controle door de veiligheidsautoriteit te laten uitvoeren, moeten de spoorwegmaatschappijen en de infrastructuurbeheerder een register bijhouden over de gevaarlijke situaties waarin alle beheersactiviteiten inzake veiligheid, inzake geïdentificeerde, gevaarlijke situaties, inzake wijzigingen van het type of de draagwijdte van de activiteiten, inzake de genomen beslissingen en inzake de aangebrachte oplossingen worden opgelijst. Dit systeem van gegevensverzameling wordt vanaf dit jaar, 2010, toegepast.

Ik kan enigszins met de bemerking van ERA instemmen, met name dat het tot voor kort heel riskant was om vergelijkingen te maken tussen landen op het vlak van hun respectieve veiligheidsniveau. Bij gebrek aan gezamenlijke veiligheidsindicatoren en aan gezamenlijke risico-evaluatiemethodes was het weinig relevant om spoorwegmaatschappijen en infrastructuurbeheerders met elkaar te vergelijken. Vanaf de publicatie van de gezamenlijke indicatoren en van de gezamenlijke methodes kan die oefening worden gemaakt, met name binnen drie of vier jaar, in 2013, wanneer men over een vergelijkbare, statistische reeks beschikt.

De veiligheidsautoriteit en de minister zullen pas dan over objectieve elementen beschikken om aan de spoorwegsector specifieke doelstellingen op te leggen.

Mevrouw, mijne heren, ik heb u de maatregelen opgesomd die werden genomen binnen het ruime domein van de spoorwegveiligheid sinds ik als staatssecretaris voor Mobiliteit optreed. Ik heb u aangeduid welke wetsontwerpen in voorbereiding zijn die het bestaande wetgevend kader inzake spoorwegveiligheid zullen vervolledigen: projecten die handelen over administratieve sancties, en eventueel zelfs strafrechtelijke sancties. Ik suggereer de Kamer deze ontwerpen tijdens de volgende maanden sowieso te behandelen.

Ik heb niet geprobeerd de zwakheden van de veiligheidsautoriteit en van het enquêteorganisme te verdoezelen of te relativiseren. Het is overigens om die reden dat ik de FOD Mobiliteit en Transport heb gevraagd een doorlichting te maken van deze twee instellingen. Deze doorlichting is uitgevoerd door KPMG.

Ik ben mij ervan bewust dat deze twee instellingen pas recentelijk werden opgericht. Het is dus niet abnormaal dat er van hen verbeteringen wordt geëist. Ik behoor tot degenen die van mening zijn dat België helemaal niet de slechtste leerling van de Europese klas is. Het verslag van het ERA sterkt mij in mijn mening. Weliswaar moet men altijd durven streven naar verbetering.

Ik meen dat sommigen nog niet helemaal het belang van die instellingen – waarbij ik ook de spoorwegregulator reken – hebben ingeschat. Ik weet wel, en ook de Commissie gaat daarvan uit, dat die instellingen een onvervangbare rol spelen op het vlak van controle, toezicht, begeleiding en verbetering van de prestaties van de spoorwegregulators, de spoorwegbedrijven en de infrastructuurbeheerder, los van het feit of zij Belgisch zijn dan wel uit het buitenland komen en los van het feit of zij tot de privésector dan wel tot de openbare sector behoren.

Ik weet dat de Belgische Staat de nodige financiële middelen moet toekennen aan die instellingen. Het mechanisme is uitgewerkt om aan die eis te voldoen. De veiligheidsautoriteit moet nu een versnelling hoger schakelen. Het lastenkohier is ook opgenomen in de aanbevelingen van het verslag van het Rekenhof en in het verslag van het ERA.

De veiligheidsautoriteit, beschikkend over voldoende financiële middelen, moet zich organiseren om de beheersystemen voor de veiligheid van alle spoorwegbedrijven en van de spoorweginfrastructuurbeheerder permanent te controleren.

Ook de basisopleiding en de continue opleiding van zijn personeel moeten op zijn rekening worden geplaatst.

Het enquêteorganisme, dat trouwens over voldoende budgettaire middelen beschikt, moet trachten akkoorden te sluiten met de verschillende parketten zodat de twee enquêtes op een harmonieuze manier kunnen plaatsvinden, uiteraard met respect voor de specifieke bevoegdheden van de twee instanties. Naar buitenlands voorbeeld ben ik niet principieel gekant tegen het idee van de oprichting van een enquêteorganisme dat het geheel van de sectoren luchtvaart, zeevaart en spoorvervoer zou omvatten. De problemen die moeten worden aangepakt zijn overigens nogal gelijklopend.

Ik wil evenwel nog een kritische noot formuleren bij de aanbeveling van het Rekenhof met

betrekking tot de beheerscontracten. De logica van het beheerscontract is dat de twee partijen tot een overeenkomst moeten komen. Zonder een gezamenlijk akkoord is er geen akkoord. Daarenboven is de goedkeuringsprocedure van de beheerscontracten binnen de NMBS-Groep vrij complex omdat er talrijke actoren tussenbeide moeten komen. Ik blijf ervan overtuigd dat men in sommige gevallen niet over de spoorwegveiligheid kan onderhandelen; zij is gewoon verplicht, zonder dat de Staat hoeft te betalen of financiële compensaties moet doen als tegengewicht voor de vastgelegde veiligheidsdoelstellingen.

ERA heeft herhaald dat de spoorveiligheid behoort tot de eerste verantwoordelijkheid van de spoorwegbedrijven en van de infrastructuurbeheerder. De veiligheidsautoriteit levert de diverse vergunningen af, controleert en volgt op. Zij krijgt van het enquêteorganisme alle aanbevelingen die aan de spoorwegbedrijven en de infrastructuurbeheerder worden gericht tengevolge van enquêtes over zware ongevallen en spoorwegincidenten. Die aanbevelingen kunnen worden omgezet in een verplichting wanneer de veiligheidsautoriteit dit opportuun acht om het niveau van de veiligheid te verhogen.

Ik dank u voor de volgehouden aandacht. Uiteraard staan wij ter beschikking om straks op eventuele vragen te antwoorden.

De **voorzitter**: Mevrouw Vervotte, ik heb begrepen dat u een PowerPointpresentatie hebt.

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn uiteenzetting aanvangen. De presentatie op het scherm dient slechts ter ondersteuning, om het geheel wat makkelijker te kunnen volgen.

Ik zal proberen om bondiger te zijn, aangezien het niet de eerste keer is dat ik hier aanwezig ben. Ik heb al de gelegenheid gehad om verschillende vergaderingen hier aanwezig te mogen zijn. In die zin zal mijn uiteenzetting ook begrepen moeten worden.

Er wordt mij nu immers een reactie gevraagd op drie rapporten. Mijn antwoord, in reactie op die drie rapporten, kan samengevat worden in vier documenten. Ik weet echter dat er een moeilijkheid is met de verslagen. Normaal gesproken kan in een verslag alleen opgenomen worden wat ook expliciet gezegd wordt. Welnu, mijn antwoord omvat in principe de volgende vier documenten.

Ten eerste, de uiteenzetting die ik heb gehouden

in de commissie op 22 februari, de week na het ongeval.

Ten tweede, de visietekst die wij gemaakt hebben met de drie CEO's en de representatieve vakorganisaties. Dat is een heel document.

Ten derde, de brief die ik geschreven heb in antwoord aan het Rekenhof. Normaal gesproken is die brief volledig opgenomen in de bijlagen van het rapport van het Rekenhof.

Ten vierde, de uiteenzetting die ik nu zal geven.

Dat maakt dat die vier samen bekeken moeten worden als zijnde mijn antwoord. Er moeten dus bepaalde aspecten samengebracht worden, omdat ik wil vermijden dat wij hier eindeloos in herhaling zouden vallen of dat we hier een heel lange vergadering zouden houden. Voor mijn uiteenzetting van vandaag heb ik wel dezelfde structuur van tekst gebruikt als op 22 februari. Die verschillende documenten moeten gewoon samengebracht worden. Dan hebt u mijn totaal antwoord.

Dat zeg ik u bij wijze van inleiding, om toch een zicht te geven op de totaliteit van de antwoorden die ik wil geven.

Vooreerst wil ik het kader schetsen waarbinnen ik mijn bevoegdheid als minister van Overheidsbedrijven kan uitoefenen met respect voor de regels van goed bestuur of corporate governance. Daarna herneem ik een aantal belangrijke elementen uit mijn uiteenzetting in de commissie voor de Infrastructuur van 22 februari, een week na de treinramp. Hieruit zal blijken dat de meeste aspecten inzake veiligheid op het spoor die ik toen heb besproken eigenlijk overeenkomen met de inhoud van de rapporten van het Rekenhof, alsook met het rapport van de deskundigen en het rapport van ERA.

Een eerste punt waarbij ik even wil stilstaan, is de verhouding tussen de NMBS-Groep enerzijds en de regering en het Parlement anderzijds en de principes van goed bestuur of corporate governance. Wij zijn hier vandaag gevraagd als vertegenwoordigers van de uitvoerende macht. In de verschillende rapporten komt dan ook de rol van de politiek ter sprake met betrekking tot het veiligheidsbeleid van de spoorwegen gedurende de voorbije decennia. Een periode van een kleine dertig jaar onderzoeken, is natuurlijk geen gemakkelijke opdracht. Dat is geen evidentie en deze commissie trekt er dan ook voldoende tijd voor uit. Onvermijdelijk komt dan ook de vraag

aan bod naar de verhouding tussen politiek en bedrijf.

Ik kan niet anders dan benadrukken hoe deze verhouding sinds 1982 – waar het begin van uw werkzaamheden over gaat – heel sterk veranderd is. Ik wil dan ook graag ingaan op de verandering die de toenmalige NMBS heeft doorgemaakt, ook op het vlak van structuur, die geleid heeft tot de NMBS-Groep die we vandaag kennen. Ik baseer mij hiervoor op een nota van de Groep die de historische ontwikkeling van de NMBS schetst.

De NMBS werd opgericht in toepassing van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Later werden aangelegenheden zoals controle en administratief toezicht geregeld door de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. Met andere woorden en niet onbelangrijk, de NMBS was dus een openbare instelling van categorie B met verregaande bevoegdheden voor de minister.

Het maatschappelijke doel van de NMBS was het beheer en de exploitatie van de spoorwegen, maar rekening houdend met de nationale economie. Er stond duidelijk: "onder vrijwaring van 's lands economie".

Intussen zijn er toch een aantal zaken gewijzigd. Aan de bevoegde minister van Verkeerswezen werden verregaande bevoegdheden toegekend. Zo had hij of zij tot 1991 het recht om de vergaderingen van de raad van beheer voor te zitten. Tot 1986 had hij er stemrecht. Hij keurde het budget goed, zat de algemene vergadering voor en de nationale paritaire commissie. Bepaalde beslissingen van de raad van beheer vergden ministeriële goedkeuringen, zoals aanbestedingen die langer liepen dan tien jaar of die een bedrag van drie miljoen Belgische frank overschreden.

In 1986 doet de regeringscommissaris zijn intrede. De regeringscommissaris kan binnen de vier vrije dagen beroep instellen tegen elke beslissing die hij strijdig acht met de wet, de statuten of het algemeen belang. Dat wil ik benadrukken. In de parlementaire discussies wordt de rol van de regeringscommissaris ruimer gezien dan de rol die hij of zij volgens de wet kan dragen.

De minister beschikt dan over twintig dagen om de gewraakte beslissingen te vernietigen. Gezien deze maatregelen behield de minister van Verkeerswezen in de raad van beheer nog enkel

een raadgevende stem. Door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven kreeg de NMBS een nieuwe organieke structuur. Voor relaties met de overheid werd het beheerscontract het centrale instrument. Er komt een onderscheid tussen de activiteiten die als opdracht van openbare dienst worden beschouwd en de andere activiteiten van de autonome overheidsbedrijven.

Voor de spoorgroep zijn het binnenlands vervoer van de reizigers en ook het beheer van de infrastructuur de opdrachten van openbare dienst. Het beheerscontract dat werd afgesloten tussen het bedrijf en de Staat regelt onder meer de taken die de NMBS op zich neemt om haar opdrachten van openbare dienst te vervullen, de toelagen die de NMBS van de overheid ontvangt voor de uitvoering van deze taken van openbare dienst, de grondregeling inzake tarieven en de sancties bij het niet-naleven door een partij van haar verbintenissen.

De wet van 1991 hervormt de raad van beheer tot een raad van bestuur. Als meerderheidsaandeelhouder benoemt de Staat de gedelegeerd bestuurder, de voorzitter van de raad van bestuur en een aantal leden van de raad van bestuur in verhouding tot het aandeel van de Staat in het kapitaal.

In de aanloop van de structuurhervormingen van 2005 wordt de samenstelling van de bestuursorganen gewijzigd. Er komt een scheiding tussen het uitvoerende en het controlerende bestuur. De leden van het directiecomité, met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder, maken niet langer deel uit van de raad van bestuur.

Door de raad van bestuur worden bovendien enkele bijzondere comités opgericht: een auditcomité, een benoemings- en bezoldigingscomité, en een strategisch comité.

Door de structuurhervorming van 1 januari 2005 werd de NMBS opgesplitst in drie entiteiten, namelijk de Holding, de vervoersmaatschappij en de infrastructuurbeheerder. Sinds dat ogenblik is de organieke organisatie ongeveer dezelfde gebleven.

Dit overzicht toont het belang aan van de wet van 1991. De overheidsbedrijven zijn in belangrijke mate losgemaakt van de politieke wereld. Vroeger was de bevoegde minister lid van de raad van beheer en kon hij oordelen over aanbestedingen. Vandaag kennen wij autonome

overheidsbedrijven, met een eigen raad van bestuur, waarin een regeringscommissaris oordeelt of de beslissingen in regel zijn met de geldende wettelijke en contractuele bepalingen.

Met elke stap kregen de overheidsbedrijven meer bestuursverantwoordelijkheid.

Ook het opkomen van andere bedrijven binnen concurrentiële sectoren, evenals de intrede van privéaandeelhouders, zoals het geval is bij Belgacom en bpost, heeft de rol van de overheid verminderd.

Ik wil onderstrepen dat ik in mijn hoedanigheid van minister voornoemde autonomie steeds ten volle heb ondersteund en erkend. Iedereen heeft zijn taak, moet in zijn taak worden geresponsabiliseerd en moet zijn taak ook naar behoren uitoefenen.

Wie al een tijd in de commissie voor de Infrastructuur meedraait, weet dat ik in mijn parlementaire antwoorden altijd naar de rol van de bedrijven verwijs en dat ik de scheiding van ieders verantwoordelijkheid enorm hoog inschat.

In 1991 werd de terechte keuze gemaakt om de overheidsbedrijven een verregaande autonomie te geven. Wij zijn geen voorstander van een nieuwe politisering van overheidsbedrijven. Wij moeten hun autonomie ten volle benutten. Het is de taak van de politiek om via de beheerscontracten en via wetgevend werk een kader te schetsen. Het operationele beheer van de maatschappij komt mij echter niet toe.

Het moet echter duidelijk zijn dat een dergelijke autonomie enkel kan bestaan als zij gepaard gaat met het strikt volgen van de regels van goed bestuur. Dat is wel onze verantwoordelijkheid, zowel van het Parlement als van de regering.

Van nature weerspiegelen de overheidsbedrijven de beheerskwaliteit die de Staat moet nastreven. Om voornoemde reden moeten wij van de overheidsbedrijven een onberispelijk beheer eisen.

Het is tevens de taak van de overheid zich in haar hoedanigheid van aandeelhouder van de bedoelde bedrijven voorbeeldig te gedragen.

Overheidsbedrijven hebben weliswaar hun eigenheid. Op vele vlakken wordt van hen echter verwacht dat zij, zeker inzake goed bestuur, een rolmodel spelen.

Vandaag volgen de overheidsbedrijven al een corporate governancecode. Zij publiceren jaarverslagen met transparante financiële informatie en rapportering omtrent de bezoldiging van bestuurders. Zoals voorgeschreven door de code, hebben de overheidsbedrijven ook een aantal comités verbonden aan de raad van bestuur, zoals het auditcomité, het benoemings- en bezoldigingscomité en het strategisch comité.

De bestuurders oordelen op advies van de benoemings- en bezoldigingscomités over de bezoldiging van de gedelegeerd bestuurders. Het benoemings- en bezoldigingscomité houdt hierbij rekening met de resultaten van de onderneming op de verschillende domeinen, zoals het behalen van de doelstellingen uit het beheerscontract. Het is mijn mening dat die koppeling in de toekomst nog sterker zou mogen worden gemaakt. Ik onderstreep echter opnieuw dat de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur is en blijft.

De bestuurders die in deze bedrijven de overheid vertegenwoordigen, spelen ook een dubbele rol. Zij moeten niet alleen waken over de financiële gezondheid van het bedrijf, maar vertegenwoordigen ook alle burgers, en nemen dus ook maatschappelijke overwegingen in acht. Ik wil hierbij verwijzen naar de wet tot versterking van het deugdelijk bestuur van 6 april 2010, die geldt voor beursgenoteerde en economische bedrijven.

Ik wil ook herinneren aan de debatten die wij hebben gehad in de vorige vergaderingen van de commissie voor de Infrastructuur, waarin wij meermaals hadden aangekondigd met de toenmalige commissie een initiatief te nemen om de codes voor deugdelijk bestuur specifiek voor de overheidsbedrijven te verfijnen, op een manier die werd gedragen door de commissie. Die oproep en mijn voorstel daarvoor blijven uiteraard gelden. Ik blijf daar onverkort achterstaan.

Daarnaast zijn onder mijn ministerschap ook nog initiatieven genomen om de onafhankelijke uitvoering van de zogenaamde essentiële functies door Infrabel te garanderen in opvolging van de opmerkingen van de Europese Commissie, waarnaar mijn collega, de heer Etienne Schouppe, daarnet ook verwezen heeft. Om een einde te maken aan de situatie waarbij de leden van de raad van bestuur van Infrabel tevens lid kunnen zijn van de raad van bestuur van de NMBS-Holding of de NMBS, is een wettelijk initiatief genomen om de wederzijdse onverenigbaarheid betreffende aanstellingen in de raad van bestuur

te versterken. Boven op de criteria voor onafhankelijkheid van de bestuurders en de leden van het directiecomité van Infrabel, zijn maatregelen genomen die aan de leden van de raad van bestuur van Infrabel en de hogere kaderleden belast met de essentiële functies verbieden om gedurende een bepaalde periode een functie uit te oefenen bij de NMBS-Holding of bij een spoorwegonderneming. Die initiatieven garanderen de naleving van de Europese regelgeving door de betrokken ondernemingen.

Collega's, ik vond het belangrijk om toch even stil te blijven staan bij de relatie en de veranderde verhouding tussen politiek en overheidsbedrijven en hoe die in de toekomst verder kan veranderen. Wanneer wij de verschillende rapporten lezen, die handelen over een ruime periode, dan kunnen wij de beslissingen die werden genomen in de jaren '80, '90 of 2000 niet op dezelfde manier bekijken, gelet op de veranderde posities en verhoudingen tussen politiek, Parlement en overheidsbedrijf. Ik vond het om die reden belangrijk om hierbij toch even stil te staan. Ik merk soms in bepaalde reacties dat alles op eenzelfde manier wordt behandeld. De geschiedenis van de statuten heeft op dat vlak ook haar rechten.

Ik kom dan tot de veiligheidssystemen, beleidsbeslissingen en budgetten.

Op 22 februari heb ik gezegd dat, ook al kennen wij de oorzaken van de ramp nog niet, het voorkomen van seinoverschrijdingen uiteraard een cruciaal element is ter voorkoming van ongevallen. De aandacht hiervoor is dus ook terecht, maar laten wij niet vergeten dat de veiligheidsproblematiek ruimer is. Onze specifieke inspanningen inzake voorkoming van seinoverschrijdingen mogen niet ten koste gaan van alle andere veiligheidsaspecten, zoals overwegen, vertrekprocedures, communicatie, discipline en werkdruk, om er maar een paar te noemen.

Ik gaf toelichting omtrent de verschillende instrumenten voor treinbeveiliging en de introductie ervan.

Daarna heb ik ook verduidelijkt dat er in ons land verschillende systemen bestaan die de bewegingen van de treinen opvolgen en tussenbeide komen bij een menselijke fout om zo het treinverkeer veilig te maken. Ieder systeem vergt een dubbele uitrusting: één op het spoorwagennet en één in de tractievoertuigen. Daarnaast moet in software voorzien worden om

die twee deelsystemen met elkaar te laten communiceren. Enkel wanneer de drie elementen operationeel zijn, wordt de beoogde veiligheid gerealiseerd.

Vervolgens besprak ik kort de technische kenmerken en de functionaliteit van de verschillende systemen, zowel van de klassieke systemen als van de systemen die gebruikmaken van ETCS-apparatuur. Ik zal dat vandaag niet opnieuw doen. Wel wil ik enkele essentiële aspecten met betrekking tot de veiligheidssystemen herhalen, daar ik merk dat hierover nog heel wat onduidelijkheden en twijfels bestaan.

Ik begin met de klassieke systemen. Het gaat om het bestaande beveiligingssysteem waarbij geen ETCS-materialen worden gebruikt en die de waakzaamheid van de treinbestuurder controleren. Sommige daarvan, zoals TBL1, hebben een stopfunctie, waardoor bij het voorbijrijden van een rood sein, automatisch een noodremming volgt. De uitrol van dit systeem is midden de jaren '80 stopgezet. Aangezien er intussen systemen bestaan met een grotere risicodekking, is het niet meer de bedoeling om dit klassieke systeem te veralgemenen.

Ik kom tot het tweede luik, systemen die gebruikmaken van de ETCS-apparatuur, interoperabele ETCS-systemen. Het ETCS-systeem is het veiligheidssysteem dat Europa oplegt voor alle nieuwe trans-Europese spoorlijnen. In 1999 is door de NMBS beslist om ETCS in te voeren op haar hele net. Door de interoperabiliteit van het systeem kan de trein bij de overgang van en naar een ander land met het zelfde systeem blijven verder rijden zonder dat in de stuurpost moet worden omgeschakeld naar het systeem van een ander land.

Dat is heel belangrijk voor een klein land als België met heel veel grensoverschrijdende treinverbindingen. De drie CEO's hebben u afgelopen maandag de verschillende fasen in de uitwerking van de Europese normen voor ETCS-treinbeveiliging en seinuitrusting reeds uitgelegd. Ook verduidelijkten zij de werking van de ETCS-systemen, welke apparatuur daarvoor nodig is in de infrastructuur en in de voertuigen en sinds wanneer dat systeem in België wordt gebruikt. Ook in mijn tekst van 22 februari kunt u die informatie terugvinden onder punt 2.4 net zoals in hoofdstuk 2 van het rapport van het Rekenhof of in het rapport van de deskundigen. Ik kom daar dus vandaag niet op terug, ik verwijs naar mijn uiteenzettingen op dat moment.

Ik kom nu tot de niet-interoperabele Transmissie Bakens Locomotief of TBL–veiligheidssystemen. De ontwikkeling van het interoperabele ETCS ging met heel wat moeilijkheden gepaard. Dat gaf aanleiding tot de ontwikkeling van tussensystemen die gebaseerd zijn op ETCS, maar zonder de interoperabiliteit ervan. Het is toch wel belangrijk dat te onderstrepen, want daar zijn blijkbaar vaak nog misverstanden over. Begin de jaren 2000 werd EURO-TBL1 onderzocht, die enkel de stopfunctie bij het voorbijrijden van een rood sein verzekert. Dat werd later omgevormd tot het systeem dat we nu kennen, namelijk het TBL1+-systeem, tot 2005 ook EURO-TBL1+ genoemd. Het controleert tot 300 meter voor een rood sein via een bijkomend bakens of de trein een snelheid heeft die lager ligt dan 40 km/u. Indien dat niet het geval is, wordt al vanaf dat controlepunt een automatische noodremming uitgevoerd. Er zijn dus geen misverstanden over wat TBL1+ kan en niet kan; we willen daar volledig transparant over zijn.

In 2006 besliste de NMBS-Groep het ETCS-systeem in etappes in te voeren op het Belgische net voor het binnenlands vervoer. De invoering van TBL1+ is een dergelijke etappe. De beslissing om een tussenfase in te bouwen in het proces van de implementatie van ETCS betekende niet dat alle procedures en ontwikkelingen opnieuw van nul moesten starten. De werkzaamheden en de investeringen uit de periode sedert 2001 konden met de beslissing van 2006 grotendeels gevaloriseerd worden. Gelet op de beperkingen van operationele aard kwam de keuze neer op ETCS als het meest veilige systeem op een paar lijnen of een verhoogd veiligheidsniveau op alle lijnen via TBL1+.

In die optiek vind ik de keuze voor TBL1+, zoals verdedigd door de CEO's, verantwoordbaar.

Op 22 februari heb ik reeds uitgelegd dat de ETCS-grondapparatuur, bakens in het spoor, zal worden geïnstalleerd. Die zal in eerste instantie nationale data van het TBL-type doorsturen naar een ETCS-antenne onder de trein.

De apparatuur in de stuurpost van de bestaande tractievoertuigen zal in een eerste fase van het TBL-type zijn. De stuurpost van de nieuwe voertuigen zal worden uitgerust met de ETCS-hardware.

Ik heb van bij aanvang uitgelegd dat de bakens in de sporen kunnen blijven gebruikt worden voor ETCS en dus geen verloren investeringen zijn,

maar dat de apparatuur in de stuurpost voor de tractievoertuigen bij de installatie van ETCS nog moet worden vervangen. Wel kan de ETCS-antenne onder de trein behouden blijven.

Het is en blijft de bedoeling om Europese ETCS-systemen zo spoedig mogelijk op het gehele net en op alle tractievoertuigen in te voeren om een maximale risicodekking te garanderen. Die doelstelling laten wij niet los.

Er wordt in parlementaire vragen geregeld teruggekomen op het veiligheidssysteem TBL2, dat niet van het ETCS-type is, maar waarvan de toepassingen ook in ETCS zijn voorzien. TBL2 is een Belgisch veiligheidssysteem, ontwikkeld en gehomologeerd voor de hogesnelheidslijn Leuven-Luik. Het werkt wel zoals ETCS, maar is niet van het ETCS-type en – dit is niet onbelangrijk – is in dienst sedert begin 2002.

Het voert een volledige en permanente snelheidscontrole uit, inclusief de remming. Dertien procent van de voertuigen, namelijk 205, is hiermee uitgerust. Het grote probleem met de TBL2 is echter dat die uitrusting niet compatibel is met de TBL1+infrastructuur of met andere woorden ook niet met de ETCS-gerelateerde infrastructuur.

Ik kom tot de beleidsbeslissingen inzake treinbeveiliging en de uitvoering ervan. Na het ongeval in Buizingen heb ik het initiatief genomen om met de NMBS-Groep en de syndicale organisaties rond de tafel te gaan zitten en de verschillende aspecten van een doordacht, onderbouwd en vastberaden veiligheidsbeleid onder de loop te nemen.

Dat overleg heeft geresulteerd in een gezamenlijke visie over een breed arsenaal aan veiligheidsaspecten, zoals treinbeveiliging, seinsysteem, werkdruk, opleidingsbeleid, veiligheidscultuur, discipline, aanwerving enzovoort. U kent daarvan in principe de inhoud, alsook alle aanbevelingen.

Uit het overleg zijn dus aanbevelingen naar voor gekomen die de NMBS-Groep en de vakbonden verder opnemen in het sociaal overleg. De NMBS-Groep heeft er zich tevens toe geëngageerd om in de nodige middelen te voorzien voor een versnelde implementatie van het TBL1+stelsel en al deze aspecten vindt u terug in de reeds vermelde visietekst over veiligheidsinspanningen van de NMBS-Groep. Alle betrokkenen hebben zich ertoe geëngageerd om regelmatig de voortgang op de verschillende besproken

terreinen op te volgen en te stimuleren. Deze visietekst wordt op regelmatige tijdstippen besproken in het sturingscomité waar de groep en de erkende vakorganisaties samenkomen.

Als bevoegde minister weet ik net als u allen dat reizen met de trein nooit zal kunnen zonder enig risico, al is de trein wel een bijzonder veilig vervoermiddel. Wij weten ook dat de trein welvaart en welzijn brengt en wij kunnen en willen niet zonder. Wij moeten ons ook samen inzetten om deze veiligheidsrisico's zoveel mogelijk te beperken op drie manieren en alle drie zijn die onontbeerlijk. De treinen zelf moeten zo snel mogelijk uitgerust worden met materiaal dat risico's op ongevallen en de gevolgen ervan voor de reizigers en het personeel minimaliseert. Het netwerk en de infrastructuur verdienen stelselmatige investeringen om de veiligheidsvoorzieningen van de treinen maximaal te laten renderen. Bij de uitvoering van deze investeringen moet het treinverkeer zoveel mogelijk gaande worden gehouden. Wij moeten dus ook rekening houden met de operationele beperkingen waarmee wij zitten. De spoormannen en –vrouwen moeten de kans krijgen om met die technische middelen voorzichtig om te springen en de motivatie op te brengen om dat ook te doen uit beroepsfierheid en omdat zij er erkenning voor krijgen.

Falen en vergissen zijn menselijk. De techniek helpt de mensen fouten te vermijden en de gevolgen van die fouten in te perken. De technische vooruitgang kan onder aangepaste omstandigheden het veiligheidsniveau sterk verhogen, maar kan nooit de plaats innemen van een menselijk engagement. Wij kunnen dat niet genoeg onderstrepen. Zoals de deskundigen stellen in hun rapport, is het dus nuttig om een historische analyse van het veiligheidsbeleid van de NMBS te maken vanaf 1982, het jaar van het ongeval in Aalter, om inzicht te krijgen in de beslissingsprocessen bij de NMBS op het gebied van veiligheid en in de wijze waarop projecten rond spoorveiligheid tot stand kwamen en werden uitgevoerd. In mijn uiteenzetting van 22 februari in de commissie voor de Infrastructuur ben ik ook teruggegaan tot die periode en heb ik ook stilgestaan bij de invoering van TBL1-systemen. Dit systeem zet de noodrem in gang bij het overschrijden van een rood sein, wat zowel het aantal ongevallen als de gevolgen ervan gevoelig kan inperken.

De implementatie van het systeem werd gestart in het begin van de jaren tachtig, maar werd later in de jaren tachtig stopgezet.

In het vervolg van mijn toelichting geef ik een overzicht van de beslissingen die voornamelijk de voorbije tien jaar binnen de spoorgroep werden genomen met betrekking tot treinbeveiliging. Op basis van dat overzicht zult u met mij vaststellen dat de procedures en de onderhandelingen zeer veel tijd in beslag namen en dat de uitvoeringstermijn van de projecten zogoed als altijd langer is dan oorspronkelijk werd verhoopt.

Zo vergt de naleving van de wetgeving inzake overheidsopdrachten sinds begin 1994 veel tijd. De naleving van de wetgeving is verplicht voor de NMBS-Groep. Voor opdrachten van meer dan 400 000 euro is het gebruikelijk dat de marktconsultatie in twee etappes gebeurt. Eerst is er de selectie van kandidaat-leveranciers en dan pas de etappe die leidt tot een bestelling. Dit element verlengt de doorlooptijd van de procedure met verschillende maanden. Wij moeten daar rekening mee houden.

Een ander aspect dat ik in de tekst van 22 februari 2010 aan bod heb gebracht, is de vraag of er voldoende financiering was. Zijn de middelen niet afgewend? Wat ik nu zeg is ter aanvulling daarvan.

Het Rekenhof stelt in zijn rapport dat er in de periode vanaf eind jaren negentig tot nu geen indicaties zijn dat de geringe uitvoering van de installatie van de veiligheidssystemen ETCS en TBL1+ te wijten is aan een gebrek aan middelen. Op geen enkel ogenblik werd mij als voogdijminister gemeld dat tekorten aan financiële middelen een belemmering vormden om het beveiligingsprogramma uit te voeren. Bij mijn aantreden eind 2007 werd de NMBS-Groep geconfronteerd met nieuwe veiligheidsproblemen, zoals sociale veiligheid en vandalisme. Wij hebben daarvoor extra geld vrijgemaakt. Dat om aan te tonen dat de regering, wanneer er veiligheidsproblemen werden gesignaleerd of problemen omtrent middelen voor veiligheid, dat wel degelijk ernstig heeft genomen. Wij zijn ook van plan om dat in de toekomst verder ernstig te nemen. Het is belangrijk om te benadrukken dat, zoals ook het Rekenhof stelt, er geen aanwijzingen zijn, ook niet aan mij gesignaleerd, dat een gebrek aan financiële middelen een element zou zijn van de vertraging van invoering.

De inhoud van hoofdstuk 3 van het rapport van het Rekenhof over de beleidsbeslissingen inzake treinbeveiliging en de uitvoering, en deze opgenomen in mijn uiteenzetting tijdens de hoorzitting van de commissie voor de

Infrastructuur van 22 februari 2010, zijn gelijklopend. Wij maken dus dezelfde analyse. Ik verwijs voor meer details naar beide documenten.

Waar staan wij in vergelijking met de andere Europese landen?

Wij geven er ons allemaal rekenschap van dat de lange tijd die verloopt tussen de principiële optie om een nieuw veiligheidssysteem te installeren en het moment waarop dat effectief is gebeurd, op veel onbegrip stuit. Ik verwees naar de verschillende fases die om technische en procedurele redenen doorlopen werden, maar ik wil hierbij ook de vergelijking maken met de ervaringen op dat vlak in andere Europese landen die in een recent of in een verder verleden beslisten om een nieuw systeem van treinbeveiliging in te voeren.

Wat de introductie van een nieuw veiligheidssysteem aangaat, krijg ik van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit de volgende informatie. In Denemarken viel daarover een politieke beslissing in 2006. Het einde van de uitrol is gepland voor 2021. Zweden maakte in 2008 eerst de budgetten vrij voor een nieuw systeem en plant de uitvoering in de periode tot 2035. Nederland startte zijn nationale ATB-EG-projecten midden jaren '50 op experimentele basis en versnelde het proces na een zwaar treinongeval in 1962. De uitrusting was nagenoeg compleet in 1992. Daar is er ook een verschil tussen lokale veiligheidssystemen en Europese veiligheidssystemen, zoals ook al eerder in de commissie is besproken.

Wat de ongevallen op het spoornet betreft, ben ik te rade gegaan bij de website van Eurostat. In de periode 2005-2009 vielen er in ons land jaarlijks gemiddeld 5,7 dodelijke slachtoffers en zwaargewonden per 100 miljoen passagierskilometers te betreuren. In 25 EU-landen waarover Eurostat statistieken publiceert, bedroeg dat aantal 6,8. Opvallend is dat ons land een groot aantal slachtoffers telt op overwegen, vandaar ook het actieplan van Infrabel inzake overwegen.

Wij moeten overigens voorzichtig omspringen met internationale vergelijkingen. Collega Schouppe heeft daar ook al naar verwezen. In de door anderen gehanteerde publicatie van de European Railway Association wordt gepreciseerd dat de daarin gepubliceerde gegevens pas vanaf 2010 gebaseerd zullen zijn op de Europees geharmoniseerde definities.

Ik geef een voorbeeld. Zelfmoorden zitten niet overal op dezelfde manier in de cijfers en in dezelfde categorieën. Zoals u weet is het aantal zelfdodingen op ons net hoog.

Men kan dus moeilijk beweren dat de veiligheid van ons spoorwegnet zich op een negatieve wijze onderscheidt van het Europees gemiddelde. Wel staat het vast dat de verschillende buurlanden duidelijk verder staan op het vlak van geautomatiseerde afremming van treinen bij het naderen of het overschrijden van rode seinen. Vandaar ook de actie tot versnelling die zich opdringt, waartoe de drie CEO's zich ook hebben geëngageerd.

De volgende vraag die wij toen hebben behandeld en opnieuw moeten behandelen, is of de opsplitsing in drie bedrijven een bijkomende handicap is. Uit het overzicht van de verschillende fases van het project blijkt niet dat het tempo van de uitvoering vertraagd is sinds de opsplitsing van de oude, unitaire spoorgroep in drie vennootschappen.

Ook vóór de opsplitsing van de groep waren er afzonderlijke directies voor netwerk en rollend materieel. Die noodzakten vanzelfsprekend interne overlegstructuren. In beginsel kan dat proces worden bemoeilijkt wanneer het moet worden gevoerd tussen twee afzonderlijke juridische entiteiten. Het debat over de structuren kan worden gevoerd, maar de opsplitsing mag zeker en vast geen zondebok zijn voor alles wat fout gaat. Zeker inzake de veiligheid en de regels die Europa oplegt, moeten wij duidelijk zijn: er is geen weg terug.

Ik verwijs ook naar eerdere tussenkomsten hierover in de commissie voor de Infrastructuur.

Ik heb in ieder geval aangedrongen dat ook bij de planning en de implementatie van ETCS, Infrabel en de NMBS hun werkzaamheden coördineren, voor zover deze niet in strijd zijn met de opdracht die Infrabel wettelijk van Europa heeft gekregen.

Ik kan ook bevestigen dat de NMBS en Infrabel op regelmatige basis coördinatievergaderingen hebben om de ontplooiing van de uitrusting in de infrastructuur en op het rollend materieel op elkaar af te stemmen. Ook in de verslagen van de raad van bestuur houdt men zich daarmee bezig en wordt daarover wel degelijk gesproken. Het is trouwens ook een van de aanbevelingen op pagina 8 van de visietekst met betrekking tot de veiligheidsinspanningen, waarop ik later nog terugkom.

Ik kom thans tot werkdruk, discipline en opleiding. De lange uitleg over technische aangelegenheden zou ons kunnen doen vergeten dat veiligheid niet alleen een kwestie van infrastructuur en rollend materieel is, maar vooral ook een kwestie van mensen. Laten de werkomstandigheden toe om de veiligheidsvoorschriften in acht te nemen? Is de werkdruk niet te hoog? Gaat er voldoende aandacht naar opleiding? Is er een veiligheidscultuur en veiligheidsdiscipline in de onderneming? Deze vragen moeten zeker van naderbij worden bekeken in het sociaal overleg binnen de NMBS-Groep, waartoe ook iedereen zich geëngageerd heeft. Voor concrete maatregelen en acties die door de NMBS-Groep in dit verband worden genomen, verwijs ik naar de uiteenzetting van de drie CEO's van de NMBS-Groep tijdens de hoorzitting in deze commissie van 8 november.

Met betrekking tot de beheerscontracten, het volgende. Als wij gaan kijken op het niveau van de spoorveiligheid in de beheerscontracten, merken wij dat in de rapporten ook de beheerscontracten tussen de Staat en de vennootschappen van de NMBS-Groep ter sprake komen. Hieruit komt naar voren dat de Staat de beheerscontracten niet aangewend zou hebben als een instrument om de spoorveiligheid te verbeteren.

Als minister van Overheidsbedrijven heb ik steeds gesteld dat de veiligheid van de reizigers en het personeel de eerste prioriteit is. In mijn beleidsverklaring, eind 2009, staat onder meer dat de klantgerichtheid zich moet vertalen in een veilige stationsomgeving en veilig openbaar vervoer. Ook bij andere aangelegenheden heb ik dit meermaals gesteld.

Het is niet omdat er weinig doelstellingen in de beheerscontracten zouden staan in verband met de exploitatieveiligheid dat dit geen prioriteit zou zijn. In de wet van 21 maart 1991 zijn aspecten van veiligheid opgenomen als opdrachten van openbare dienst. In die wet zijn de veiligheids- en bewakingactiviteiten op het gebied van de spoorwegen opgenomen als een opdracht van openbare dienst voor de NMBS-Holding.

Ook het beheer van de regelings- en veiligheidssystemen van de infrastructuur is erin opgenomen als een opdracht van openbare dienst voor Infrabel. Het niet opnemen van doelstellingen over exploitatieveiligheid in de beheerscontracten betekent nog niet dat er geen specifieke opdrachten aan de NMBS-Groep gegeven kunnen worden om de veiligheid te verbeteren.

In het rapport van het Rekenhof wordt duidelijk aangetoond dat het tot nu toe zeker niet ontbrak aan de nodige investeringsmiddelen. Samen met de beheerscontracten van de NMBS-Groep, heeft de regering ook ondernemingsplannen van de drie vennootschappen goedgekeurd. Deze ondernemingsplannen besteden heel wat aandacht aan de exploitatieveiligheid.

Het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 van de NMBS-Groep is bovendien opgenomen in een bijlage van het beheerscontract en maakt dus integraal deel uit van het beheerscontract. Hierin zijn ook investeringen in veiligheidsvoorzieningen opgenomen. Als voogdijminister verwacht ik dat de geplande investeringen volgens plan worden uitgevoerd. Ik vraag elk jaar aan elk van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep een specifieke rapportering over de uitvoering van de geplande investeringen en een verantwoording ingeval van vertraging.

Dit meerjareninvesteringsplan kan dan ook als doelstelling worden beschouwd voor de veiligheidsinvesteringen van de NMBS-Groep.

In de respectieve beheerscontracten is expliciet geformuleerd dat elke maatschappij alles in het werk stelt om de spoorinvesteringen zoals geprogrammeerd in het meerjareninvesteringsplan uit te voeren. Binnen de NMBS-Groep bestaat er dan ook een investeringscomité, waar de jaarlijkse investeringsplannen tussen de drie vennootschappen op elkaar worden afgestemd. De inhoud en de vorm van het meerjareninvesteringsplan, van de procedures voor de herziening en van de actualisering, en ook van de modaliteiten inzake het opstellen van verslagen en de opvolging ervan, zijn vastgelegd en opgenomen in bijlagen van de beheerscontracten. Zij maken dus wel degelijk deel uit van het beheerscontract.

Ik ben ervan overtuigd dat de aanbevelingen uit de visietekst op korte termijn kunnen bijdragen tot de verhoging van de veiligheid van het spoorverkeer. Om de verdere uitvoering ervan ook te kunnen garanderen, heb ik de FOD Mobiliteit de opdracht gegeven een bijvoegsel aan het beheerscontract hieromtrent voor te bereiden. Hierdoor zullen ook de visietekst, die hier ook met de drie CEO's en de vakorganisaties werd gepresenteerd, en de bijhorende aanbevelingen hun weerslag vinden in het huidige beheerscontract.

Ik acht het noodzakelijk nog een andere

opmerking te maken. Sedert 2006 is er een belangrijke verandering opgetreden in de veiligheidsregelgeving van het spoorverkeer. Sindsdien zijn er specifieke wetten betreffende exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Mijn collega Schouppe heeft hierover al veel meer verteld.

Gezien de intrede van vreemde operatoren op het net, andere dan de NMBS, zowel op het vlak van het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer – die twee worden soms weleens vergeten – als in de toekomst op het vlak van het nationaal reizigersvervoer, ben ik grote voorstander van de wettelijke regeling van veiligheidsaspecten. Op het vlak van veiligheid mag immers nooit worden ingebonden, en dat moet gelden voor alle operatoren, niet enkel voor degene die gebonden zijn door een beheerscontract met de Staat.

Ik wil nog even ingaan op de opvolging van de uitvoering van de beheerscontracten. Na het drama in Buizingen zijn heel wat bestaande initiatieven verstevigd, alsook nieuwe genomen om de veiligheid van ons spoorwegnet te verbeteren. Ik denk onder meer aan de inspanningen van de spoorgroep zelf, aan de rapporten waarover wij vandaag spreken, alsook aan het globale werk van deze commissie.

Al die initiatieven vragen ook de nodige opvolging, zeker en vast binnen de bedrijven, maar ook daarbuiten. Hoe kunnen wij dat aanpakken? Hiervoor zie ik een aantal elementen.

Ten eerste kunnen de bedrijven geresponsabiliseerd worden via het opleggen van sancties, zoals de afgelopen twee jaar voor het eerst ook gebeurd is op het vlak van stiptheid. Het is evenwel duidelijk dat het niet is omdat er een sanctie is dat de resultaten er ook zijn. Daar kunt u allen zelf getuige van zijn. Het is uiteraard wel een middel tot responsabilisering.

Het kan een nuttig sturingselement zijn, maar we moeten er ook over waken dat de bedrijven hierdoor nog hun essentiële taken kunnen uitvoeren. De vraag kan worden gesteld hoe ver men hierin gaat. Ik vind dit zeker en vast een politiek debat waard. Dat debat hebben wij ook gevoerd naar aanleiding van de nieuwe beheerscontracten die wij hebben gesloten. De discussie die wij toen hebben gehad en die wij waarschijnlijk ook in de toekomst zullen hebben, is te weten hoe men ervoor kan zorgen dat dit ook wel degelijk wordt uitgevoerd. Toen hebben wij al

een link gemaakt naar sancties, financiële sancties. Het bedrijf wordt financieel gesanctioneerd wanneer het bepaalde resultaten niet haalt. Dit was een aspect.

Het tweede aspect was de bezoldiging van de CEO's. Parameters van resultaten worden opgenomen in hun bonussysteem. Dit blijft ook voor mij een zoektocht. De vraag blijft hoe wij ervoor kunnen zorgen dat gemaakte afspraken worden nageleefd. Wat zijn de regelmogelijkheden tussen contractanten om dit zo maximaal mogelijk te doen? Sanctiemechanismen zijn een van de mogelijkheden, maar wij moeten er rekening mee houden dat dit ook beperkingen heeft. Men kan een sanctie opleggen, maar als de resultaten er niet zijn, is er alleen de sanctie, terwijl wij allen uiteraard als doel hebben om de resultaten te halen. Dat is dan ook nog eens gekoppeld aan de beloning van de bestuurders. Er zijn dus al een aantal regelmogelijkheden. Wij moeten blijvend op zoek gaan naar een manier om dit verder te versterken. Tegelijkertijd moet men er ook over waken het kind niet met het badwater weg te gooien en uiteindelijk de onderneming dusdanig te straffen. Men moet uiteindelijk ook weten waar de link ligt tussen resultaten en inspanningen. Laten wij duidelijk zijn: er zijn vaak verschillende factoren die ook meespelen in het mogelijk behalen van de resultaten, maar dat vergt volgens mij een debat op zich. Ik sta zeker en vast open voor aanbevelingen of suggesties vanuit het Parlement.

Een tweede sanctioneringsmechanisme verloopt via de gedelegeerd bestuurders. Een deel van hun loon is nu reeds afhankelijk van de resultaten van het bedrijf. Ik heb mij in het verleden al voorstander getoond van een verbreding van de doelstellingen die een rol spelen. Veiligheid kan daarvan zeker een sleutelelement zijn. Deze oefening blijft evenwel een taak van de raad van bestuur. Laten wij daarin duidelijk en transparant zijn.

Daarnaast dient ook de FOD Mobiliteit zijn rol als een neutrale controle-instantie ten volle te kunnen spelen. In de beheerscontracten van 2008 is dan ook op verschillende domeinen in een uitgebreide rapportering aan de FOD voorzien. Er zal gestreefd moeten worden naar een rationelere, vereenvoudigde en doorzichtigere rapportering over de nieuwe beheerscontracten. Die is nodig om de verschillende indicatoren op een duidelijke wijze te kunnen opvolgen en om de opvolging voor de FOD Mobiliteit doenbaar te houden.

Zoals bepaald in het beheerscontract organiseert

de FOD Mobiliteit jaarlijks een evaluatievergadering met elk van de entiteiten van de NMBS-Groep. Deze evaluatierapporten worden door mij ook aan het Parlement bezorgd.

Diezelfde beheerscontracten hebben ook de projectdossiers over de investeringen ingevoerd binnen de bedrijven. Elk projectdossier of verzameldossier levert in synthetische vorm een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van de doelstellingen, de inhoud, de planning en de voortgang van de uitvoering. Dat is veel duidelijker en gemakkelijker voor de opvolging door de FOD Mobiliteit.

Daarnaast wil ik ook herinneren aan mijn voorstel van 22 februari om een jaarlijkse rapportage rond het veiligheidsbeleid in het Parlement te organiseren. Een beslissing hierover behoort uiteraard tot de regeling van de werkzaamheden van het Parlement zelf, maar mijn medewerking kunt u krijgen.

Tot slot zien wij ook de stijgende impact van Europa op het veiligheidsbeleid. Ik verwijs daarbij naar de uitleg van collega Schouppe. Bij een verdere liberalisering, met meer alternatieve operatoren, zal die impact waarschijnlijk nog verder toenemen.

Ik kom tot de aanbevelingen op mijn domein van Overheidsbedrijven vanuit de rapporten. De besproken rapporten hebben geleid tot een lijst van aanbevelingen. Ik wil de opstellers ervan bedanken voor het vele werk dat zij hebben geleverd.

Tot besluit wil ik even kort herhalen welke aanbevelingen en opmerkingen belangrijk zijn en mij als minister rechtstreeks aanspreken. Voor alle duidelijkheid: alle aanbevelingen zijn een opdracht voor ons allemaal, maar op veel van de aanbevelingen is al een antwoord gegeven, veronderstel ik, door de drie CEO's. Op verschillende andere aanbevelingen is een antwoord gegeven door collega Schouppe. Ik zal nu kort ingaan op de aanbevelingen die mij rechtstreeks aanbelangen, om af te sluiten en om transparant en helder te zijn over die zaken.

Ik ben al uitgebreid ingegaan op de beheerscontracten. Veiligheid maakt er deel van uit. De evaluatie is sterk verstevigd in het huidige beheerscontract, onder meer door een uitgebreide rapportering. Ook hebben de beheerscontracten een punt gemaakt van projectbeheer, wat de opvolging van dossiers vergemakkelijkt.

Om de genomen maatregelen van de visietekst, die afgesproken is met de CEO's en de vakbonden, ook hun weerslag te laten krijgen in de beheerscontracten, is de opdracht gegeven om het avenant, dus een bijvoegsel, klaar te maken, zodanig dat dit opgenomen zal worden in de beheersovereenkomst.

Ik kan mij ook vinden in de aanbevelingen van het Rekenhof inzake de beheerscontracten, rekening houdend met de opmerking die collega Schouppe gemaakt heeft, met name dat er over de wet niet onderhandeld wordt. De wet dient uitgevoerd te worden, maar, zoals het Rekenhof ook stelt, belet dat niet dat in het beheerscontract nog apart daarvan een stimulans gebruikt kan worden. Als de aanbeveling van het Rekenhof in die zin verstaan dient te worden, wat volgens mij het geval is, dan volgen wij de aanbeveling van het Rekenhof. Het is echter evident dat wij niet bereid zijn om met de NMBS-Groep te onderhandelen over de wetgeving. De wetgeving dient uitgevoerd te worden. Het beheerscontract kan verder als hefboom gehanteerd worden om de uitvoering en de opvolging – nog verder dan de rapportering en wat ik al eerder gezegd heb - te versterken. Daarin wil ik het Rekenhof volgen.

Met betrekking tot de opmerking over een eenzijdige focus op de technologie verwijs ik naar de visietekst die aanbevelingen bevat op vele niveaus met betrekking tot de veiligheid en dus niet alleen op het vlak van de technologie. Daarnaast verwijs ik ook naar de uiteenzetting van de CEO's over het veiligheidsmanagement en de veiligheidscultuur binnen de bedrijven. Ik ondersteun dus zeker en vast de aanbeveling van de experts dat men veiligheid nooit mag herleiden tot alleen het technische of technologische aspect en dat alle andere aspecten evenveel aandacht verdienen.

In verband met de vraag naar een overkoepelend departement Veiligheid binnen de NMBS-Groep – een punt in het rapport van de experts – zijn wij toch wel genuanceerder. Ik ben uiteraard voorstander van een goede coördinatie op het vlak van veiligheid. Met de coördinatie hebben wij geen probleem en dit is ook mijn vraag. Ik wil hierbij echter wel verwijzen naar de uiteenzetting van collega Schouppe, die wijst op de Europese regelgeving op dit vlak en de rol van Infrabel, wat Infrabel mag en niet mag. Een overkoepelend orgaan zal dus stuiten – daarvoor verwijs ik naar de uiteenzetting van de heer Schouppe - op problemen met de filosofie van de wet zoals Europa die bepaalt. Dat neemt echter niet weg dat

de coördinatie voor ons een aandachtspunt is dat ook opgenomen is in de beheerscontracten en dus ook in de visieteksten. Coördinatie ja, maar in verband met een overkoepelend orgaan verwijs ik naar het antwoord van de heer Schouppe.

In verband met het budget verwijs ik naar het rapport van het Rekenhof. Er zijn geen indicaties dat de geringe uitvoering van de installatie van de veiligheidssystemen ETCS en TBL1+ tot nu toe te wijten zou zijn aan een gebrek aan middelen. Het rapport van het Rekenhof handelt over de periode 1990 tot nu. De keuze voor TBL1+ met perspectief op ETCS werd door de CEO's toegelicht tijdens de commissievergadering van maandag. Dit engagement neem ik graag opnieuw op.

Ik heb hiermee de commissie in alle transparantie willen inlichten. Zoals reeds eerder gezegd, blijf ik beschikbaar voor een verdere toelichting. Mijn antwoord dient in zijn geheel beschouwd te worden. Nu heb ik mij beperkt tot elementen die in mijn eerdere betogen nog niet zo expliciet aan bod zijn gekomen.

De voorzitter: Collega's, ik stel voor om de vergadering een tiental minuten te schorsen, zodat iedereen even de benen kan strekken.

De vergadering wordt geschorst van 16.36 uur tot 16.55 uur.

La réunion est suspendue de 16.36 heures à 16.55 heures.

De voorzitter: Collega's, ik geef u nu het woord. Iedereen kan vragen stellen. De vragen worden gegroepeerd. Minister Vervotte en staatssecretaris Schouppe bepalen zelf wie op welke vragen antwoordt. Als het een antwoord is dat betrekking heeft op uw vraag en u wenst bijkomende verduidelijkingen, of u wenst in te pikken op het antwoord, geef dan een teken en dan zal ik u het woord geven. Dat komt het debat ten goede. Mag ik vragen dat iedereen de nodige beknoptheid aan de dag legt om de scherpste te bevorderen?

Éric Thiébaud (PS): Monsieur le président, je remercie les deux intervenants de ce jour pour le caractère très complet de leur réponse. Je voudrais adresser quelques demandes à M. le secrétaire d'État.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez longuement abordé dans votre exposé la problématique de l'utilisation de l'expertise des membres du personnel SNCB Holding pour mener les fameuses enquêtes de l'organisme d'enquête, qui est maintenant imposé en vertu de la

retranscription dans notre droit belge en 2006 de la directive européenne de 2004.

Néanmoins, il subsiste une petite inquiétude. Vous parlez d'une disposition légale prise en 2010 et vous avez ajouté que nous étions pour l'instant en période transitoire. Par ailleurs, M. Haek nous a indiqué que vous sollicitez encore régulièrement l'expertise pour venir en aide à l'organisme d'enquête. Il nous a même répondu – ce n'était pas très clair – que c'était illégal, mais qu'il s'exécutait. Je voudrais des précisions par rapport à cela. Et surtout, quand cette phase transitoire teintée d'illégalité se terminera-t-elle?

Je voudrais également vous interroger eu égard aux franchissements des feux rouges. Vous nous avez rappelé une série de questions parlementaires posées en commission. Par la suite, vous évoquez un échange de courrier entre le SSICF et le Groupe SNCB. En quelque sorte, le SPF Mobilité n'aurait pas d'autre arme légale que d'envoyer des courriers par rapport à cette problématique! C'est la sensation que j'ai eue en écoutant votre exposé et je la trouve préoccupante.

Valérie De Bue (MR): À mon tour de vous remercier. Par rapport aux exposés de lundi, on a senti plus d'ouverture et de réactions aux recommandations des experts. Il y a trois rapports et il faut rappeler qu'ils vont dans le même sens. Les conclusions se sont basées sur une analyse portant sur une trentaine d'années. Il est donc peut-être normal que leur constat soit plus pessimiste que le vôtre, vous qui êtes en fonction depuis peu de temps, finalement. Je mesure bien que vous avez mis beaucoup d'énergie à transposer correctement les directives et vous, madame la ministre, à définir des objectifs et des performances pour les entreprises publiques. Il faut tout de même reconnaître que le tableau n'est pas très rose, en matière de sécurité ou de ponctualité, deux problèmes loin d'être résolus.

Au sujet de la culture de la sécurité, c'est certainement le nœud du problème et un thème important. Dans les exposés, on nous a clairement expliqué qu'il y avait des défauts dans la circulation de l'information, dans la réaction à certains problèmes parce que l'information mettait très longtemps à remonter la hiérarchie et que le délai d'intervention était parfois très long entre la détection d'une anomalie sur le terrain et la réaction. Il y a des mesures à prendre, des choses à faire pour sortir de cette situation.

Je me souviens que le premier président de la

commission nous avait raconté que certains cheminots, certains mécaniciens ne connaissent pas l'existence du service Qualité. Il y a des problèmes sur le terrain auxquels il faut apporter une solution.

Nous avons bien compris vos réactions à la proposition de la structure faîtière. Il faudra déterminer le meilleur moyen de répondre à ce problème. J'ai envie de vous demander ce que vous pourriez proposer pour améliorer la sécurité. Je pense notamment à la coopération entre les entités du Groupe. Les rapports des experts et de la Cour des comptes nous disent que la coopération n'est pas optimale entre les différentes sociétés du Groupe. Il y a vraiment des choses à améliorer en la matière.

Quant au contrat de gestion, il est clair que la sécurité ne se négocie pas. Le message est bien passé. Mais ne devrait-on pas alors définir des indicateurs de performance de sécurité? Je me rappelle que cette définition est très compliquée à trouver. Que pensez-vous de lier ces indicateurs et l'évolution des émoluments des CEO, voire des membres du comité de direction?

Quid des recommandations à court terme, notamment sur la visibilité des signaux et la problématique des IOT?

Un élément qui n'a pas été abordé dans vos exposés est la thématique de l'analyse de risque. Les experts ont clairement montré qu'il n'y avait pas eu d'analyse de risque suffisante pour le rail belge et que le problème pourrait se poser à l'égard du RER: il engendrera 30 % de trafic supplémentaire sur le réseau. Peut-on mettre en œuvre cette analyse de risque? Que pensez-vous de ce constat?

Le texte produit par Mme la ministre est un texte de vision, avec un planning. On a vu que, par le passé, le planning n'avait pas été respecté, qu'il y avait un vrai problème de suivi et de contrôle, mais aussi d'entretien des équipements. Quelles garanties pouvons-nous obtenir que ce planning sera respecté et que le contrôle sera bien effectué par la suite?

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben het geluk gehad om vrijwel een volledige kalender te mogen aanhoren van wetten, koninklijke besluiten, Europese regelgeving en ministeriële rondzendbrieven. Ik denk dat er tijdens uw ambt weinig data zijn opengebleven.

Dat is heel indrukwekkend, maar ondanks dat is de datum van Buizingen heel pijnlijk. Al die beslissingen hebben het ongeval in Buizingen niet kunnen voorkomen.

Hetzelfde geldt voor uw wetsontwerp om boetes op te leggen wanneer bepaalde criteria op het vlak van veiligheid niet worden behaald.

U hebt in het kader daarvan ook verwezen naar een koninklijk besluit. Is dat koninklijk besluit al operationeel? Hebt u dat al toegepast of wacht u op de definitieve goedkeuring en publicatie ervan alvorens die boetes toe te passen? Indien die boeteclausule al werd toegepast, over welke feiten gaat het dan en wat was het bedrag van de boete?

Wat de personeelsproblematiek van DVIS betreft, hebt u ook een aantal maatregelen in het vooruitzicht gesteld. Ook daarvan moeten wij echter afwachten wat de toekomst zal brengen. Ik denk nochtans dat u, gezien uw verleden, heel goed geplaatst was om te weten wat de noden waren.

U stelt dat de marge waarbinnen kan worden gesanctioneerd, heel beperkt is en dat men alleen maar het veiligheidsattest kan afnemen. Volgens mij had u sinds uw aantreden wat actiever kunnen zijn in plaats van te wachten en nu ineens met een batterij aan maatregelen te komen. Ik herhaal nogmaals dat uw ervaring in deze toch een heel goede raadgever had kunnen zijn, zeker wanneer het gaat om de personeelsproblematiek van DVIS.

U zegt dat die dienst vanaf 2012 volledig operationeel zal zijn en dat ook voldoende middelen beschikbaar zullen zijn. Dat staat in schril contrast met uw uitspraak bij het begin van uw uiteenzetting. U zei toen dat veiligheid altijd een prioriteit, de eerste doelstelling moet zijn en dat veiligheid altijd het credo is geweest van de spoorwegverantwoordelijken. Ik probeerde mijzelf daarvan te overtuigen, onder meer toen ik hier de CEO's heb gehoord, en ook vandaag, maar ik slaag daar niet altijd in. Ik hoop dat u daarvan zelf voldoende overtuigd bent.

Wat de beheersovereenkomst betreft, reageert u alvast positief op de conclusies en de aanwijzingen die in de drie rapporten staan. Ook daar stel ik vast dat men toch veel korter op de bal had moeten spelen, na de feiten, veel vroeger dan nu. In hoeverre zijn er in het verleden pogingen ondernomen om eraan tegemoet te komen?

Het antwoord omtrent de problematiek van de

seinoverschrijdingen was ook een beetje mager. U somt een aantal initiatieven van Parlementsleden op. Blijkbaar was zelfs dat niet volledig. Verwijzen naar de website van de Kamer is iets te gemakkelijk als antwoord. In respons op de drie rapporten had u wat meer weerwerk mogen bieden.

Het is alvast een positief punt dat de problematiek van de seinoverschrijdingen binnen de organen van de diverse spoorwegverantwoordelijken aan de orde is. Vraag is of ook dit niet veel vroeger had moeten gebeuren. Trekt men er de juiste conclusies uit?

Het is niet omdat dit op de agenda staat, dat daarom de problematiek wordt aangepakt. Andere collega's hebben er reeds op gealludeerd dat het cijfer nog steeds hoog blijft. Het klassieke antwoord is dat het met TBL1+ en ETCS allemaal in orde zal komen. In afwachting daarvan moeten wij er wel degelijk werk van maken.

Ik heb nog een punt in verband met uw antwoord op een aantal opmerkingen die door ERA werden gemaakt. De personeelsproblematiek en daaraan gekoppeld de financiering van ERA, vroeg om een snellere reactie. Kunt u mij even toelichten waarom men nog zolang zal moeten wachten? U zegt dat er vanaf 2012 voldoende budget zal zijn, maar DVIS bestaat sinds 2005. Die problemen zijn toch niet nieuw. Ik ga ervan uit dat u niet heeft gewacht op de conclusies van ERA om de pijnpunten aan te pakken. Ik denk dat u op dat vlak minder hulp hebt van koninklijke besluiten, ministeriële besluiten en Europese richtlijnen, maar dat het vooral een budgettaire kwestie is.

Tot slot, u erkent dat er in de beheersovereenkomsten inzake veiligheid weinig afspraken staan. Het is in ieder geval positief dat u bereid bent om daarvan in de toekomst toch meer werk te maken.

Mevrouw Vervotte, wat ik zeker mis in uw betoog, gelet op de herhaaldelijke vermeldingen in de rapporten, is de kritiek op TBL1+. U stelt het een beetje voor als een tussensysteem, terwijl er toch zeer kritische bemerkingen worden gemaakt, zelfs over het aspect van TBL1+ als tussenoplossing. Zelfs op het vlak van de financiering stelt u het te veel voor alsof elke euro die in TBL1+ wordt geïnvesteerd zeker niet verloren is. Men komt natuurlijk telkens met het goede nieuws dat het nog sneller is. Waarom kon die snelheid dan niet in eerste instantie worden gehanteerd?

Daarnaast is er natuurlijk de problematiek met

betrekking tot ETCS. Er zijn toch nog heel wat tekortkomingen wanneer wij TBL1+ als tussenstadium zien. Gelet op de kritiek in de rapporten, wordt het veiligheidsaspect voor slechts 75 % gedekt. In welke mate kunnen wij onszelf dan geruststellen dat wij ons bij een volledige dekking met TBL1+ of ETCS veel minder zorgen moeten maken? Ik maak mij nog steeds zorgen.

U geeft ook cijfers over het aantal ongevallen. Daarvoor verwijst u naar het buitenland. U geeft de indruk dat het statistisch nogal meevalt. Ik denk niet dat Buizingen op dat vlak een statistische meevaller kan worden genoemd. Elk ongeval is er een te veel, zeker met betrekking tot het toezicht dat de overheid uitoefent op de drie organen. U verwijst daarin naar de beperkte rol van de regeringscommissaris. Kunt u even toelichten wat de voornaamste ingrepen of tussenkomsten zijn geweest van uw regeringscommissaris? Ik heb het dan niet zozeer over controle op de wet op de openbare aanbestedingen. U droeg zelf reeds een aantal argumenten aan dat het veiligheidsaspect inherent aanwezig is in de diverse beheersovereenkomsten. Welnu, ik ga ervan uit dat de regeringscommissaris ook toezicht houdt op de uitvoering van de beheersovereenkomsten. In welke mate is de regeringscommissaris tot op heden daarin tussengekomen en werd in de betrokken bestuursorganen daaraan de nodige aandacht besteed?

U schaart zich ook achter de standpunten die door de betrokken CEO's werden ingenomen maandag jongstleden. U was aanwezig en hebt ook de vragen gehoord van de diverse Parlementsleden van de verschillende politieke partijen. Zij waren niet echt overtuigd van de "goednieuwsshow" van de CEO's.

Als men hen aanhoorde, was het duidelijk dat zij weinig en beperkt ingingen op de kritische bemerkingen die in de drie rapporten werden gemaakt, dat blijkbaar alles goed ging, dat er slechts in beperkte mate een aantal probleempunten waren, maar dat ze zich daar zeker van bewust waren. Het was alsof die rapporten nooit bestaan hadden. Ze beklemtoonden wel dat ze zich zeer nederig opstelden en stelden dat ze de juiste conclusies getrokken hebben uit die juiste rapporten. In ieder geval hebben zij inhoudelijk zeer weinig weerwerk, laat staan een degelijk antwoord geboden op de drie rapporten.

Vandaar een beetje de tegenstelling, waarbij u zelf wel erkent dat er een aantal pijnpunten zijn. Uw

opstelling is toch wel wat neutraler, zeker in vergelijking met de standpunten die door de betreffende CEO's werden ingenomen.

Hetzelfde blijkt wanneer u stelt dat er inzake de opsplitsing van de NMBS in 2005 in feite geen probleem is. Ik verwijs onder meer naar het bakenincident dat in extenso wordt behandeld in het rapport van het Rekenhof, waarbij men duidelijk, in de communicatie tussen Infrabel en NMBS, de schuld naar elkaar probeert door te schuiven via briefwisseling. Het is ook duidelijk dat de communicatie omtrent dat incident tussen DVIS enerzijds en Infrabel en NMBS anderzijds niet vlot is verlopen. Hetzelfde blijkt wanneer wij kijken naar het ERA-rapport. Ook daar schort een en ander aan de wisselwerking tussen het controleorgaan van Infrabel zelf en DVIS. Stellen dat de opsplitsing op zich niet echt een probleem is, is toch te kort door de bocht.

Op het vlak van de werksituatie stelt u dat veiligheid altijd een eerste prioriteit is geweest. Dat is door staatssecretaris Schouppe bevestigd. Dat wil ik dan toetsen aan het rapport van ERA en aan de analyse en de pijnpunten die daarbij naar voren zijn gekomen. Ook daar zijn naar mijn mening de CEO's er niet in geslaagd de commissie of alvast mij te overtuigen. Het klopt dat op het vlak van veiligheid in de budgetten was voorzien, maar de vraag is natuurlijk of die doeltreffend werden gebruikt en of daar de juiste prioriteiten werden gelegd. Het feit dat u zelf toegeeft dat u met een avenant of bijvoegsel bij het beheerscontract zult werken, is toch ook een beetje een teken dat het huidige beheerscontract onvoldoende is om de eisen en de criteria op het vlak van veiligheid te controleren, na te gaan, op te volgen.

Ik stel vast dat de problematiek van de veiligheid en de personeelsproblematiek een blijvend pijnpunt is. Wij hebben het geluk dat de geplande staking van 15 november alsnog is afgewend, omdat wordt ingegaan op de vervroegde indienststelling van meer dan 100 treinbegeleiders.

Er werd hier ook al door enkele sprekers die door de commissie werden gehoord, gezegd dat de druk op het huidige personeel, met het oog op de fouten die zijn gemaakt en ook nog in de toekomst zullen worden gemaakt, niet bevorderlijk is om het risico op incidenten te vermijden.

Uw conclusie is dat de bedrijven en de bestuurders moeten worden geresponsabiliseerd. Kunt u meer toelichting geven hoe dat concreet in zijn werk zal gaan? U hebt verwezen naar het

système dat nu al wordt gehanteerd. Wat is de visie om dit tot op heden te beperken? Ik verwijz naar de cijfers inzake stiptheid. Waarom hebt u daar niet veel vroeger ingegrepen?

Ik wil met een positieve noot eindigen. Ik apprecieer het dat u in de toekomst overweegt om met jaarlijkse rapporten te werken. Ik denk dat het veiligheidsaspect in het verleden iets te veel op de achtergrond is geraakt. De voornemens zijn in elk geval positief.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je vais essayer de ne pas être trop long et je vais, comme ma collègue Valérie de Bue, vous remercier pour une certaine ouverture et une prise en compte réelle des différents rapports qui ont été soumis à la commission ainsi qu'à vous-même. Votre attitude tranche assez fortement avec celle des administrateurs que nous avons entendus lundi. Nous avons alors eu affaire à un discours fermé et à un certain désintérêt pour les différentes recommandations et les différents enseignements que nous pouvions tirer de tous les rapports.

Un des points essentiels, depuis que le rapport intermédiaire des experts de la commission est sorti, c'est la question de la culture de sécurité. Vous l'avez longuement évoqué, monsieur Schouppe, en introduction de votre exposé. Je crois qu'il constituera un élément de débat pour les jours et les semaines à venir et restera sans doute au cœur de nos recommandations. Existe-t-il une culture de la sécurité? Le système de sécurité est-il efficace?

Je voudrais avoir votre avis, en trois ou quatre points, sur la manière dont vous appréhendez la sécurité à l'heure actuelle et savoir si vous estimez qu'elle est suffisamment prise en compte. Je voulais d'abord évoquer avec vous – ce n'est pas un élément qui se trouve dans les rapports, mais il me semble important – l'accident en gare d'Arlon le 15 septembre dernier, sept mois, jour pour jour, après la catastrophe de Buizingen. J'aurais voulu connaître votre impression sur la nature de cet accident, mais je ne vous demande pas d'en venir aux responsabilités. Quand on a, sept mois après la catastrophe de Buizingen, une collision entre deux trains à la sortie de la gare d'Arlon, dans un scénario un peu similaire, qui heureusement ne fait pas de victime grave, peut-on dire que nous sommes face à un système de sécurité efficace? Ne serions-nous pas plutôt face à quelque chose d'inquiétant, qui démontre que les choses ne fonctionnent pas en termes de sécurité?

Je voulais savoir, chacun dans vos compétences, si, suite à cet accident, vous aviez pris des mesures particulières. Certaines mesures ont été prises après Buizingen, madame la ministre, je ne nie pas cela. Mais vous êtes-vous dit qu'il y avait un problème? N'y aurait-il pas des mesures supplémentaires à prendre? À votre connaissance, les acteurs de terrain, Infrabel, la SNCB, mais aussi l'agence nationale et l'organisme d'enquête, ont-ils également pris une série d'initiatives nouvelles après l'accident d'Arlon, sur le constat supposé que nous serions à nouveau face à un réel problème de sécurité?

Deuxièmement, j'ai évoqué le rapport de la Cour des comptes avec les administrateurs concernant la problématique du remplacement, sur les voies, de la TBL1 par la TBL1+. La Cour des comptes évoque dans son rapport d'octobre 2009 (pp. 34-35) le fait qu'Infrabel a commencé à équiper les voies en TBL1+ en retirant les balises TBL1. L'autorité nationale de sécurité, suite à une enquête, a dit qu'on était en train d'enlever le système TBL1 des voies alors que c'est celui qui équipe en majorité les locomotives qui ne sont pas encore équipées du TBL1+. L'autorité nationale de sécurité parle d'une diminution de la sécurité et qu'ils pourraient être tenus pour responsables si des accidents devaient survenir.

Ne trouvez-vous pas que cet élément est symptomatique d'un problème de coordination entre Infrabel et la SNCB où on n'évolue pas à la même vitesse en matière d'équipements de sécurité?

En ce qui concerne le franchissement des feux rouges, problème connu depuis longtemps et que l'ERA a mis en évidence dans son rapport, j'ai essayé de voir s'il n'y avait pas un audit réalisé par l'autorité nationale de sécurité. N'est-ce pas le rôle de l'autorité nationale de faire un audit sur cette question afin de voir ce qui coïncide dans la problématique de ces dépassements de feux qui, soit stagnent, soit augmentent sur le réseau? Je n'ai pas trouvé de trace d'un tel audit. N'estimez-vous pas qu'il y a des améliorations à apporter en la matière?

Le dernier point en matière de culture de la sécurité concerne les rapports d'enquête. En cas d'accident, la loi prévoit le cadre dans lequel des rapports d'enquête doivent être rédigés, leur délai de rédaction, le type d'information, notamment les recommandations, qui doivent s'y trouver.

Je salue le fait que, depuis peu, on puisse enfin prendre connaissance de ces rapports sur le site du SPF Mobilité.

Néanmoins, il y a toujours un retard important après la survenance de l'incident et la parution du rapport. Par ailleurs, des rapports sont inexistantes (5 ou 6), dont certains sont en souffrance depuis 2008. Il n'y a pas de rapport d'enquête. Il n'y a donc pas non plus de recommandations formulées à la suite d'accidents pour mettre en œuvre telle ou telle mesure qui permettrait d'éviter les accidents. Il s'agit d'un manquement de la part de l'organisme d'enquête ou de la SNCB Holding. Il s'agit en effet de rapports qui ont été à l'époque rédigés par celle-ci.

Qu'en est-il? Je rappelle que ces rapports doivent normalement être rentrés dans l'année qui suit l'accident.

J'aurais également voulu savoir, monsieur Schouppe, si vous pouviez nous en dire plus sur la manière dont l'agence et l'organisme d'enquête assurent le suivi des recommandations formulées dans ces rapports.

En ce qui concerne l'autorité nationale, vous en avez beaucoup parlé. La question de l'indépendance se pose effectivement.

Parmi les éléments qui posent problème en matière de ressources humaines, on note la capacité à disposer des meilleures compétences. À cet égard, la Cour des comptes évoquait le problème de la compétition salariale et le fait que l'ERA soit proche, tout comme la Commission européenne et la SNCB Holding, avec pour conséquence des difficultés pour recruter de la manière la plus efficace qui soit. N'est-ce pas aussi un élément – et il y en a d'autres – qui devrait plaider pour un autre mode d'autonomie, pour en faire un organe disposant d'un éventail plus grand de statuts pour ses collaborateurs, organe qui serait donc externe à l'administration? Je ne sais pas si le rapport Berger évoquait cette possibilité mais j'aurais voulu vous entendre sur ce point si vous le souhaitez.

Je voudrais encore vous poser une question sur l'interopérabilité de TBL1+. C'est une question sur laquelle nous ne sommes pas tous d'accord. Estimez-vous que la TBL1 est un système interopérable? Dans la négative, quelle est la capacité pour la Belgique de l'opposer aux opérateurs étrangers? C'est une question que nous nous posons depuis assez longtemps dans cette commission. Et nous n'avons toujours pas reçu de réponse très claire. Pourra-t-on un jour dire aux opérateurs étrangers qui circulent sur le réseau qu'ils sont obligés de mettre en œuvre la

TBL1+ sachant que ce système n'est pas interopérable et qu'il n'est pas reconnu comme tel par l'Union européenne.

Pour ce qui concerne les contrats de gestion, il me semble que vous avez tous les deux apporté des éléments importants. Je crois que cela va "nourrir" nos recommandations en la matière.

J'en arrive ainsi aux recommandations du rapport des experts de la commission. Elles sont très nombreuses. Par rapport à ces recommandations, notamment à court terme, en termes de visibilité des signaux, d'indicateurs d'opérations terminées, de vigilance des conducteurs de train, etc., vous avez été beaucoup plus évasif. On ne vous a pas beaucoup entendu à ce sujet. Estimez-vous que cela relève de la compétence des CEO ou qu'il y a un problème par rapport à ces différentes recommandations?

Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de minister, en zeker mijnheer de staatssecretaris, hartelijk dank voor uw lange uiteenzetting over de drie rapporten.

Eerst maak ik een algemene opmerking. Het feit dat u beiden nogal wat tijd neemt om te proberen aan te tonen dat er binnen de verschillende organisaties toch een veiligheidscultuur zou heersen, zij het dat men er in het verleden aan gewerkt heeft, zij het dat men er vandaag hard aan het werken is, bewijst volgens mij dat de rapporten toch op een zere teen getrapt hebben.

Ik wil opmerken dat een veiligheidscultuur niet alleen betekent dat men beschikt over checklijsten. Met het afchecken daarvan alleen is niet aan de veiligheidsvoorwaarden voldaan. Een cultuur van veiligheid houdt de volledige integratie in van alles wat te maken heeft met de veiligheid.

Ik wil u een aantal vragen stellen, mijnheer de staatssecretaris, die verband houden met de bevindingen van het ERA-rapport.

Men heeft vastgesteld bij de nationale veiligheidsinstantie dat er voor toekenning van de verschillende certificaten geen echte processen voorgeschreven werden. De werking gebeurde door de mensen die ervoor aangetrokken waren en die over voldoende kennis beschikten en daardoor gekwalificeerd waren om te beslissen wat goed of slecht is. Mij lijkt het nogal tegenstrijdig dat men certificaten aflevert, omdat iemand oordeelt dat het goed is, terwijl men geen volledig proces heeft aan de hand waarvan men beslist. U mag dat straks weerleggen, ik heb daar

geen probleem mee. Dat staat alvast woordelijk in het rapport van ERA.

Iets anders wat altijd werd aangehaald door de verschillende CEO's die hier eerder deze week aanwezig waren, wat ook in het rapport van ERA staat over de nationale veiligheidsinstantie en wat door het nationale onderzoeksorgaan werd gezegd, is dat er een tekort is aan gekwalificeerd personeel om de taken naar behoren uit te voeren.

Ik heb reeds aan verschillende experts en ook aan de CEO's gevraagd hoeveel mensen er te kort zijn en welke actie ondertussen ondernomen is. Aan u stel ik natuurlijk de specifieke vraag wat de nationale veiligheidsinstantie en het nationaal onderzoeksorgaan gedaan hebben. Welke stappen zijn er ondernomen? Op welke termijn mogen wij verwachten dat de personeelsbezetting voldoende is om de taken die voorgeschreven worden door de wet naar behoren uit te voeren?

Tot daar mijn vragen aan u, mijnheer de staatssecretaris.

Mevrouw de minister, op een vraag van mij in de commissie voor de Infrastructuur van ongeveer een maand geleden in verband met de opwaartse compatibiliteit van TBL1+ naar ETCS, hebt u geantwoord dat het volledig compatibel is. Intussen hebben wij vastgesteld dat dat blijkbaar toch niet helemaal het geval is; het deel Infrabel is volledig compatibel, maar het deel in de tractievoertuigen is niet altijd even compatibel. U betichten mij foute informatie of een fout antwoord te geven, zou te ver gaan, maar het lijkt mij toch dat uw diensten zich op dat ogenblik misschien onvoldoende geïnformeerd hebben.

Dan komen wij terug op dat gebrek aan veiligheidscultuur. Ik sta daarvan nogal versteld, ook bijvoorbeeld met betrekking tot de planning van ETCS. In 1999 was gepland dat dat tegen 2015 volledig uitgevoerd zou zijn. In 2001 werd gepland dat het tegen 2010 volledig geïmplementeerd zou zijn. Dat is natuurlijk allemaal vóór uw bevoegdheidsperiode, dat gaat ver terug. Vandaag worden wij geconfronteerd met een deadline die ineens verschoven wordt van 2015 naar 2020 tot 2025 en in uw rapport vandaag naar 2030. Als wij over dat soort periodes beginnen te spreken, lijkt het mij nogal eufemistisch om de beslissing voor TBL1+ hier te verkopen als een tijdelijke oplossing in overstap naar ETCS. Mij lijkt veeleer dat TBL1+ een systeem is dat op termijn zal vervangen worden door ETCS, als dat al lukt.

Is die deadline van ETCS tegen 2030, die ineens vandaag en ook maandag reeds enigszins naar voren gekomen is, nu een definitieve deadline of zult u alsnog pogingen ondernemen om die op een of andere manier terug te schroeven?

Ten slotte, als ik de verschillende plannetjes in de bijlage van het rapport van het Rekenhof bekijk, dan zie ik dat er op drie jaar tijd serieus teruggeschakeld wordt in ambitieniveau. Is op de veiligheidsinvesteringen op de spoorlijnen ook de normale 60/40-regeling van toepassing, zoals op investeringen aangaande de spoorinfrastructuur?

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais poser à mon tour deux questions à M. le secrétaire d'État, M. Schouppe. Je voudrais revenir tout d'abord sur le problème du manque d'effectifs des organismes d'enquête. On sait que la Cour des comptes et l'ERA y ont fait allusion dans leurs rapports. Vous-même, vous avez fait part des dispositions, budgétaires notamment, qui ont été prises pour renforcer les deux organismes et nous vous avons déjà entendu en commission de l'Infrastructure à ce propos. Vous les reprenez également dans votre courrier pour le rapport de la Cour des comptes.

J'ai bien entendu les chiffres que vous avez cités. En effet, pour le NSA, passer à sept collaborateurs, c'est mieux. J'ai compris que vous comptez y aller progressivement pour le SSICF: 29 personnes en 2010 et 38 à 40 en 2012. Je sais que c'est un plus, et je ne compte pas critiquer pour le plaisir, mais je reste dubitative: cela sera-t-il suffisant? Dans le rapport de l'ERA, on peut lire que le NSA est un organisme dont certaines activités sont largement sous-développées. Je me demande si sept collaborateurs seront suffisants pour résoudre ce problème. D'autre part, le SSICF parlait déjà en 2009 de la nécessité de porter le cadre à 34 personnes. En outre, pas moins de six pages entières sont nécessaires pour reprendre les tâches précises que le SSICF doit accomplir.

À l'instar du plan d'accélération du système TBL1+ décidé par le groupe SNCB, votre collègue Mme Vervotte et les syndicats, ne pourrait-on imaginer la même chose pour les deux organismes d'enquête, afin d'accomplir un grand pas en avant dans la logique d'amélioration de la sécurité du trafic ferroviaire?

Par ailleurs, vous avez détaillé un arrêté royal de 2008 fixant une norme temporelle pour le TBL1+ prévoyant la possibilité pour Infrabel à partir de 2015 d'imposer aux entreprises ferroviaires une

limitation de vitesse pour les trains non équipés. Cette possibilité s'applique-t-elle aux entreprises ferroviaires étrangères qui n'ont aucune obligation de fait au niveau européen de s'équiper en TBL1+?

Enfin, petite question pratique à propos de ce nous avons dit ce matin au sujet de nos travaux: nous nous tournons vers les deux intervenants. Leurs interventions ont été très détaillées, avec beaucoup de références. Pouvons-nous espérer recevoir leurs textes?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw uitgebreide toelichting. U bent zeer concreet ingegaan op de opmerkingen die in de verschillende rapporten naar voren zijn gebracht. Ik kan wel volgen dat bepaalde sprekers zegden dat u iets concreter inging op de rapporten dan maandag is gebeurd. Dat neemt niet weg dat wij maandag ook een aantal interessante zaken hebben meegekregen.

Wij hebben een uitgebreid overzicht gekregen van de genomen wettelijke initiatieven, van de evolutie in de wetgeving, van de Europese regelgeving. Ik meen dat het nuttig was dat allemaal op te lijsten. Het toont toch aan dat wij sinds 2005, toen de NMBS in drie maatschappijen werd opgesplitst, nog altijd in een transitieperiode zitten. Door de omschakeling van de oeroude monolithische spoorwegmaatschappij naar verschillende bedrijven komen er nieuwe instanties, nieuwe regelgeving, onafhankelijke controleorganen enzovoort. Zoiets heeft natuurlijk tijd en middelen nodig.

Ik meen dat het duidelijk is dat er al een aantal inspanningen is geleverd en dat er nog een aantal inspanningen zal moeten volgen. Wellicht zal onze bijzondere commissie bij het einde van haar werkzaamheden op een aantal punten kunnen wijzen, om de inspanningen nog meer op te drijven. Ik denk bijvoorbeeld aan de operationele doelen van DVIS, aan het onderzoeksorgaan en aan de werking van die organen.

Hetzelfde kan gezegd worden over de personeelsproblematiek. Er waren opmerkingen van zowel de Europese Commissie als ERA over de onafhankelijkheid van het personeel in die organen. Ik vermoed dat het een probleem is in vele lidstaten. De knowhow inzake spoorveiligheid zat immers lang bij de traditionele spoorwegmaatschappijen en nu is het zoeken naar onafhankelijke knowhow ter zake. Ik hoop dat dat ook voortgezet kan worden. Dat wordt

allicht een van onze aanbevelingen.

Ik heb nog een paar specifieke vragen. In het rapport van ERA wordt gewezen op een gebrekkige opvolging door de infrastructuurbeheerder van de aanbevelingen van DVIS en het onderzoeksorgaan. In het rapport van het Rekenhof is het voorbeeld beschreven – het werd ook door een collega aangehaald – van de ontmanteling van de TBL1-bakens op het moment dat er TBL1+-bakens gelegd worden. Het is wel een schrijnend voorbeeld, omdat DVIS die opmerking vrij snel heeft doorspeeld aan Infrabel. Het heeft toch een tijd geduurd vooraleer Infrabel effectief op die suggestie van DVIS is ingegaan.

Dat werd uiteraard maandag ook gesignaleerd aan de CEO's en zij hebben daar toch eerder ontwijkend op geantwoord. Dat wijst er toch op dat de doorstroming tussen de onafhankelijke organen die onder de bevoegdheid van de FOD vallen en de spoorwegmaatschappijen nog voor verbetering vatbaar is.

Niet enkel over die samenwerking, maar ook over de samenwerking tussen de DVIS en het onderzoeksorgaan zelf worden nog opmerkingen gemaakt in het rapport van ERA. Daarbij wordt gesteld dat de veiligheidsinstantie wel over de onderzoeksresultaten van het onderzoeksorgaan wordt geïnformeerd, maar dat met betrekking tot de aanbevelingen niet onmiddellijk actie wordt ondernomen of dat dit niet resulteert in aanbevelingen van DVIS aan de spoorwegmaatschappij. Er is dus nog werk aan de winkel om de samenwerking tussen die organen op punt te stellen, eens die instanties goed zijn uitgebouwd. Een audit zoals u suggereerde, kan daar mogelijk toe bijdragen.

Ook positief was dat het ruimer kader even werd geschetst. We zijn soms zeer gefocust op de spoorveiligheid – terecht na de gebeurde ongevallen – maar we mogen toch niet vergeten dat 92 % van de slachtoffers die in de spooromgeving vallen, gebeuren aan de spoorwegovergangen. De focus leggen op spoorveiligheid los van de spoorwegovergangen, mag er niet toe leiden dat de spoorwegmaatschappij het actieplan spoorwegovergangen naar de achtergrond zou schuiven. Dat moeten we toch altijd op de achtergrond mee voor ogen houden.

Dan is er de visietekst die door de minister, de spoorwegmaatschappijen zelf en de vakbonden einde maart naar voor is gebracht. Op vrij korte

termijn na het ongeval van Buizingen werd daarin een aantal concrete maatregelen naar voor geschoven, die natuurlijk niet van de ene dag op de andere in de praktijk kunnen worden omgezet. Het is wel belangrijk de maatregelen die daarin werden aangekondigd, op te volgen en na te gaan of die effectief in concrete maatregelen worden omgezet. Ik heb maandag een aantal punten daarvan aangehaald tegenover de heren Lallemand en Descheemaeker in hoofdzaak. Hun antwoorden waren niet helemaal honderd procent overtuigend dat men daar effectief heel snel werk van maakt. Het lijkt mij dan ook een goede piste om, zoals gesuggereerd in het rapport van de experts, een bijlage bij de beheerscontracten te maken om de doelstellingen, maatregelen en aanbevelingen uit de visietekst mee op te nemen in de beheerscontracten. Dat is een heel positief element en het komt bovendien tegemoet aan het rapport van de experts en de suggesties die daarin worden opgenomen.

Daarin werden trouwens nog andere suggesties gedaan. Er zou bijvoorbeeld vrij snel een concreet plan moeten worden uitgewerkt om de post-TBL1+-periode voor te bereiden, dat is de periode waarin ETCS effectief moet worden ontplooid.

Momenteel is men daarover nogal vaag. Het is lang niet duidelijk waar men ETCS level 1 of level 2 zal toepassen. Ook over de deadline van 2030 of 2020 bestaat geen duidelijkheid. Vanuit de commissie of door de verantwoordelijke ministers moet het sein worden gegeven aan de NMBS en Infrabel dat een concreet plan moet worden uitgewerkt.

Ik wil nog even verwijzen naar het koninklijk besluit van 13 november 2009 dat werd aangehaald door de heer Schouppe en dat past in de aanbeveling om een aantal concrete doelstellingen mee in de beheerscontracten op te nemen.

Dat koninklijk besluit zal in de toekomst toelaten concrete cijfermatige veiligheidsdoelstellingen op te leggen. De heer Schouppe heeft gezegd dat dit operationeel kan worden vanaf 2013 omdat men daar met een referentieperiode van vijf jaar moet kunnen werken. Wellicht is het te vroeg om de veiligheidsdoelstellingen waarvan sprake in dat koninklijk besluit in de bijlage op te nemen. Ik vermoed dat dit toch wel een element is dat zal kunnen worden opgenomen in de beheerscontracten van na 2012. Het huidige beheerscontract loopt immers af in 2012.

Mijnheer de voorzitter, het was soms een beetje chaotisch, maar ik denk dat wij de belangrijkste opmerkingen hebben geformuleerd. Ik blijf ervan overtuigd dat de beslissing inzake TBL1+, zoals die momenteel wordt uitgerold, een goede beslissing is. Ik betreurt het dat sommigen dat ter discussie blijven stellen. Dat neemt echter niet weg dat het kader waarin die beslissing in 2006 werd genomen, verder onderzoek verdient.

Christophe Bastin (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le secrétaire d'État, je ne serai pas redondant, car énormément de questions ont été posées par mes collègues. Je voudrais tout d'abord vous remercier pour la qualité des réponses circonstanciées qui ont été données tout en tenant compte des recommandations apportées dans les différents rapports.

J'ai été interpellé lundi entre le grand écart de perception entre les rapports et les trois CEO. En effet, il apparaissait que la culture de la sécurité était inexistante au sein des différentes entreprises. M. Schouppe a dit, à juste titre, qu'elle existait mais qu'elle était perfectible. Selon les CEO, au niveau des investissements, tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Le timing était suivi et même dépassé. D'après les rapports des experts, toujours en ce qui concerne les investissements, il s'agissait plutôt d'une opération de rattrapage en vue de combler un manque avéré depuis plusieurs années et que ce n'était pas une réussite à ce niveau.

Cependant, il est un point sur lequel tous étaient d'accord, à savoir la qualité de la formation des conducteurs. Les deux parties soulignaient la qualité de la formation pour nos conducteurs.

Je me réjouis que M. le secrétaire d'État compte augmenter les effectifs dans l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête. Doit-on recruter ce personnel parmi l'ex-personnel de la SNCB? Les personnes compétentes se trouvent-elles en Belgique ou devons-nous aller chercher du renfort à l'étranger? Je pense, comme la plupart de mes collègues, que cette structure doit être tout à fait indépendante et gérée de manière intègre et transversale. Eu égard à la culture de la sécurité dans les différentes entreprises, pourquoi ne pas sortir un "monsieur sécurité" ou une "madame sécurité" et pourquoi, via le contrat de gestion, ne pas leur imposer les résultats, comme l'a déjà dit la ministre, et ainsi jouer l'agent sanctionnateur sur le résultat, les boni ou les salaires?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter,

mijnheer de staatssecretaris, mevrouw de minister, ik dank u voor de uitgebreide toelichting.

Ik zal beginnen met een aantal vragen en bemerkingen met betrekking tot de toelichting van de staatssecretaris.

Het moet worden gezegd dat de lijst van wetgevende initiatieven waarmee de presentatie is gestart, indrukwekkend is. Toch moet ook worden gezegd dat die wetgeving vaak niet proactief, maar veelal na een officiële ingebrekestelling door de Europese Commissie tot stand is gekomen.

Ter zake staat in een verslag van het Rekenhof: "Belangrijke Europese richtlijnen rond spoorwegveiligheid worden stelselmatig te laat of gebrekkig omgezet, wat leidt tot inbreukprocedures van de Europese commissie."

Voorts zegt u ook dat een groot deel van de kritiek in het rapport van de ERA betrekking heeft op politieke keuzes die in het verleden zijn gemaakt. Dat verwondert mij een beetje, want u bent nu al drie jaar staatssecretaris. In die periode konden alleszins een aantal issues en de nodige hervormingen worden opgestart.

Ik moet vaststellen dat vandaag met betrekking tot een aantal specifieke bekommernissen die in de diverse rapporten staan toch ook een aantal antwoorden en suggesties is geformuleerd.

Om een aantal knelpunten aan te tonen, verwijs ik naar wat in het verslag van het Rekenhof op pagina 23 staat. Het Rekenhof concludeert daar dat de Staat de nieuwe opdracht als regulator van de markt van het spoorvervoer onvoldoende voorbereidt. Zij geven daarvan op diverse pagina's voorbeelden.

Op pagina 16 staat: "Slechts 4,5 fulltime equivalenten op 26 personen bij de DVIS zijn belast met een toezichtopdracht. Hoewel dat toch wel onontbeerlijk wordt geacht, voert de DVIS nauwelijks of geen enkele veiligheidsaudit uit."

"Op 30 april 2010 was het jaarverslag 2008 van het onderzoeksorgaan nog steeds niet opgesteld", staat op pagina 18. Ik denk dat nog een aantal van dergelijke voorbeelden kunnen worden aangehaald.

Daaruit kan men toch concluderen dat het toezicht door de DVIS onderontwikkeld is.

Ook is gesuggereerd dat er tussen de DVIS en Infrabel een aantal interactieproblemen zijn, wat

ook in de verslagen te lezen is.

Ik heb het voorgaande maandag ook aan Infrabel voorgelegd. Infrabel heeft mij een duidelijk antwoord gegeven, met name dat Infrabel het belangrijk vond dat zij haar controlerende rol nog steeds uitvoerde, aangezien de DVIS onvoldoende ontwikkeld was. Infrabel zou er aldus voor hebben gezorgd dat er geen vacuüm zou ontstaan.

Voorstaande mededeling is een statement van Infrabel op mijn vraag. Ik had van u nog graag enige verduidelijking ter zake gekregen.

Ook hebt u ook gesteld dat er duidelijk verwarring bestaat tussen preventieve en curatieve controles. Ik stel mij de vraag of het niet noodzakelijk is om in de wet betreffende de exploitatieveiligheid de desbetreffende terminologie meer te specificeren, teneinde de verwarring volledig te kunnen wegwerken, zodat ze niet langer kan bestaan.

Er moet ook duidelijk worden gesteld dat er meer audits en niet zozeer controles moeten worden uitgevoerd. Ter zake is het belangrijk dat men over geschikt personeel beschikt.

U wijst er zelf op dat er extra budget zal worden uitgetrokken, waardoor er meer personeel kan worden aangetrokken en er zodoende een oplossing voor de problematiek in kwestie kan worden geboden.

Ter zake verwijs ik graag naar een uitspraak van de heer Latruwe tijdens een vergadering van de bijzondere commissie. Hij merkt op dat het huidige functioneren van de DVIS binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer niet toelaat een aantrekkelijk personeelsbeleid te voeren. De DVIS kan volgens hem op het vlak van bezoldiging ook niet met de NMBS-Groep concurreren. Bovendien verklaarde hij ook dat het personeel bij de DVIS intern niet in staat is zelf te auditeren. Vaak moet dus een beroep op externe auditbedrijven worden gedaan.

Wanneer wij extra budget ter beschikking stellen, is het erg belangrijk dat het budget in het licht van de naar voren gebrachte opmerkingen wordt gebruikt. Het kan niet de bedoeling zijn dat er gewoon bijkomend personeel wordt aangetrokken, maar dat er effectief personeel wordt aangetrokken om aan voormelde bekommernissen tegemoet te komen.

Ik heb in die optiek nog een bijkomende vraag. In welke mate zijn wij in staat het nodige personeel buiten de NMBS-Groep te vinden? De vraag is

belangrijk met het oog op de onafhankelijkheid. In welke mate is er op de huidige arbeidsmarkt in België en eventueel in het buitenland het daartoe noodzakelijke personeel voorhanden?

Langs de andere kant zijn er ook een aantal opmerkingen geformuleerd inzake de onafhankelijkheid en daar suggereert u zelf dat er al voorbereidend werk is gebeurd voor de verplaatsing van de DVIS en het onderzoeksorgaan onder de staatssecretaris voor Mobiliteit. Ik had graag geweten onder welke vorm en binnen welke termijn u dat mogelijk tot uitvoering ziet komen.

Ik heb een aantal vragen voor mevrouw de minister. Ik denk dat het belangrijk is dat een maand na het ongeval de beslissing is genomen, samen met de CEO's, om in een versnelde uitrol te voorzien van TBL1+. Ik stel mij nu de vraag – want ik heb dat niet gehoord – of de beslissing tot het versneld uitrollen van dat systeem gebaseerd is op een risicoanalyse en of die voorhanden is. Ik heb die vraag ook gesteld aan de CEO's, want ik denk dat dit toch wel cruciaal is. Als men de CEO's hoort, dan zeggen zij dat er na de volledige uitrol een risicovermindering is met 75 %. Er blijft nog een risico van 25 %. In de verslagen van de experts wordt rekening gehouden met bijkomende factoren waardoor er een veel groter residueel risico overblijft. Ik denk dat het essentieel is om verder in te gaan op die risicoanalyse.

Er zijn ook een aantal zaken die door de experts worden aangehaald – ik verwijs hier naar pagina 46 van het verslag – en die op zeer korte termijn kunnen worden uitgevoerd. Ik zal er een aantal opnoemen: geen verouderde treinstellen inzetten op de spitsuren op drukke knooppunten rond Brussel, de bestuurders die deze diensten moeten vervullen zorgvuldig selecteren, aanwijzers “verrichtingen gedaan” gekoppeld aan de seinen veralgemenen, en dergelijke meer. Er is een hele lijst suggesties die op zeer korte termijn – we spreken dan over minder dan een jaar – eventueel toch het risico drastisch kan verminderen. Ik heb die vraag ook gesteld aan de CEO's en ik heb daar eigenlijk geen onmiddellijk en duidelijk antwoord op gekregen. Ik stel mij dan ook de vraag of u als minister inzake die acties een voortrekkersrol, een leidinggevende rol en een sturende rol kunt aannemen in het belang van die kortetermijnoplossingen.

U hebt inzake het beheerscontract ook nog een aantal aanbevelingen gevraagd aan de FOD Mobiliteit.

Wanneer verwacht u daaromtrent verdere informatie? Ik denk te mogen veronderstellen dat er op basis van die aanbevelingen nog altijd ruimte zal zijn om op basis van zaken die uit deze commissie komen een aantal aanvullingen en wijzigingen eventueel uit te voeren.

De **voorzitter**: Collega's, ik heb iedereen aan het woord gelaten die dat wenste. Ik zou zelf nog een aantal vragen willen stellen.

De eerste betreft het statuut van het orgaan DVIS. Mijnheer de staatssecretaris, u zegt dat er via de programmawet van 23 december 2009 organieke fondsen zijn opgericht door de verschillende KB's om de getalsterkte van DVIS als NSA en NIB uit te breiden. Dat klopt. We zien echter ook dat in de jaarverslagen van DVIS van 2007 en 2008 reeds gevraagd werd om bijkomend personeel te krijgen, omdat men de taak als NIB niet kon uitvoeren. Er werd namelijk geen enkele audit uitgevoerd in die voorgaande jaren. Wat ook zeer belangrijk is voor de aanbevelingen, is dat het statuut van DVIS vandaag onder de FOD ressorteert. Collega Somers heeft ook aangehaald dat de heer Latruwe hier gezegd heeft dat het statuut het vandaag moeilijk maakt om geschikt personeel aan te werven. Dat werd een aantal maanden geleden verklaard in deze commissie. Is er sinds de verklaring van de heer Latruwe in deze commissie overleg geweest met u of uw kabinet en anderen om hier een oplossing aan te geven? Zo ja, wat is dan het voorstel?

Wat het statuut van TBL1+ betreft, hebt u gezegd dat Infrabel de bevoegdheid of de wettelijke mogelijkheid heeft om treinstellen die niet er niet mee uitgerust zijn een snelheidsbeperking op te leggen voor het gebruik van het netwerk. Ik ga mee in de logica, maar ik stel mij wel de vraag in welke mate dit juridisch afdwingbaar is, aangezien het systeem TBL1+ vandaag niet erkend is als een Europees systeem. Ik zie dat er vandaag in Zwitserland geprobeerd wordt om het systeem ZUB te laten erkennen als een lightversie van ETCS – ook al is Zwitserland geen lid van de Unie – om de afdwingbaarheid juridisch mogelijk te maken. Het is voor mij dus onduidelijk in welke mate we dit juridisch kunnen afdwingen, zeker en vast voor buitenlandse operatoren.

In het advies van de deskundigen werd voorgesteld om op korte termijn een procedure AVG – aanwijzer verrichtingen gedaan – uit te voeren in de verschillende stations.

Dat advies werd hier in een tussentijds rapport geformuleerd. Gaat u akkoord met dat advies? Als

u beiden daarmee akkoord gaat, in welke mate kunnen wij dat dan juridisch afdwingbaar maken? Wij hebben gezegd dat bijvoorbeeld een herhalingssein of andere op korte termijn een mogelijkheid zouden zijn. Ik stel mij de vraag in welke mate de overheid dit juridisch afdwingbaar kan maken.

Ik meen uit de uitleg van u beiden begrepen te hebben dat u ons vraagt om zeer voorzichtig te zijn met aanbevelingen, wanneer wij een coördinerende bevoegdheid zouden geven aan de veiligheid, aan een coördinerend orgaan binnen de drie maatschappijen. U zegt dat, enerzijds, Infrabel al een aantal bevoegdheden heeft en dat, anderzijds, de Europese wetgeving gerespecteerd dient te worden. Wanneer wij daarmee geconfronteerd worden, dan stel ik mij de vraag wat dan bijvoorbeeld het juridisch statuut is van safety management en hoe wij die werkgroepen juridisch moeten integreren. U zegt namelijk dat wij in onze aanbevelingen moeten opletten met de juridische afdwingbaarheid. Ik stel vast dat er vandaag een soort safety management is. In welk kader opereert men daar?

Een ander element – ik vond dat een zeer goed voorbeeld, mijnheer de staatssecretaris – is het voorbeeld van de seinoverschrijdingen. U zegt dat dit in maart 2008 door de DVIS werd vastgesteld. Er zijn verschillende brieven vertrokken. Er is een antwoord gekomen. Er is dan nog een brief van de FOD gevolgd. Ik had een periode genoteerd van maart 2008 tot een brief van 7 oktober 2009, zoals u gezegd hebt. Er is dus anderhalf jaar briefwisseling geweest tussen de verschillende instanties. Wat is er met die aanbevelingen gedaan? Welk antwoord is er in de realiteit aan gegeven? Welke opvolging is eraan gegeven? Is er gecontroleerd of het aantal effectief verminderd is? Uit de cijfers blijkt dat het niet verminderd is. Wij kunnen natuurlijk veel brieven naar elkaar schrijven, maar als er geen gevolg wordt gegeven aan die brieven, dan is dat enkel goed voor bpost.

Mijn laatste vraag, mevrouw Vervotte, betreft de uiteenzetting die hier op 29 maart gegeven is. Er werd toen gezegd dat men rond de tafel ging zitten met de overheid, met de CEO's en de vakbonden, om op korte termijn een aantal voorstellen te doen inzake de opmerkingen die uit de eerste commissie gekomen zijn, namelijk opmerkingen over de werkdruk, de werkplanning en een versnelde uitvoering en uitrol. In de zomer zou er een inhaalbeweging gedaan worden.

Mijn vraag is wat op termijn de belangrijkste realisaties zijn die uit het overleg van 29 maart

naar voren kwamen? Welke realisaties hebben een stap voorwaarts betekend sinds de werkzaamheden van de eerste commissie?

Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik wil nog één vraag stellen inzake de veiligheidscultuur. In uw toelichting is die wel grondig besproken, maar ik stel mij de vraag of de hiërarchische structuren die binnen de NMBS en binnen de diverse entiteiten bestaan het doorsijpelen van de veiligheidscultuur niet in de weg staan? Er is gesuggereerd daarvoor een overkoepelend orgaan op te richten. U hebt zelf in uw toelichting gezegd dat u daar niet echt een voorstander van bent.

Ik stel mij de vraag hoe u, binnen de toch zeer hiërarchische structuren van de entiteiten, een mogelijkheid ziet om een manier van werken te creëren waardoor de veiligheidscultuur sneller doorsijpelt? Men heeft al gesuggereerd een horizontale overlegstructuur te creëren, bijvoorbeeld inzake seinoverschrijdingen, en dat met de bedoeling om veel sneller op de bal te spelen in plaats van de gebruikelijke termijnen te moeten doorlopen omdat men de hiërarchie binnen de organisatie moet volgen.

Ik begrijp uw opmerking dat een overkoepelend orgaan daarvoor geen oplossing biedt, maar hebt u een andere suggestie, om via een meer horizontale overlegstructuur een oplossing te bieden?

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, bedankt voor het groot aantal vragen.

Ik zou bijna zeggen dat al die vragen bij mekaar nogal erg gefocust zijn op de kwestie van de uitoefening van welbepaalde bevoegdheden, de verrichting van passende controles, de coördinatie van de zaken en vooral het toezicht op de correcte uitvoering daarvan.

Het element personeel heeft bij veel van de leden van deze commissie blijkbaar een rol gespeeld in de appreciatie en heeft vooral de vraag doen rijzen hoe het komt dat niet overal de mensen zitten die nodig zijn of dat niet met passende spoed de mensen gekomen zijn die de verrichtingen moeten uitvoeren of die de controle- of toezichttaken moeten uitoefenen die van hen verwacht worden.

Certains commissaires ont attiré l'attention sur le fait que toute une série de choses n'ont été réalisées qu'après une directive ou un règlement

européens. C'est tout à fait exact dans la mesure où c'est la Commission qui a obligé les États à passer des structures monolithiques que nous connaissions précédemment vers une structure avec une séparation nette entre l'infrastructure et les sociétés d'opérateurs. De plus, l'Union européenne dit clairement, dans le cadre de la promotion d'une concurrence entre opérateurs de réseaux ferroviaires, que la surveillance des activités des opérateurs sur le réseau, notamment aussi en matière de sécurité, ne peut être exercée par les reliquats de l'ancienne société monolithique mais qu'elle doit être exécutée par un organisme indépendant des chemins de fer.

Dat is een uitermate belangrijke aangelegenheid. Het uitgangspunt, de hele filosofie, gaat uit van een reeks richtlijnen, verordeningen of reglementaire beslissingen vanuit de Europese Unie die wij in onze nationale regelgeving moeten uitvoeren en die erop gericht is de monolithische structuren van vroeger om te vormen tot een structuur waarbij op een basisinfrastructuur meerdere maatschappijen met elkaar in concurrentie kunnen worden geplaatst. Het toezicht op die maatschappijen gebeurt door een onafhankelijk geheel.

Het klopt dat men in de aanvangsfase een zestal jaar geleden, bij het uitvaardigen en toepassen van die basisrichtlijnen, zeer voorzichtig is geweest bij het creëren van die entiteiten die het toezicht op infrastructuur en exploitatiemaatschappijen moeten doen.

Wij moeten durven te erkennen dat zowel de enquêtecel als de DVIS in de aanvangsfase steunde op een bezetting die wij als het minimum minimorum mogen beschouwen. Pas nu, onder druk van de omstandigheden en rekening houdend met het aandringen van en de politieke confrontatie met Europa, gaan wij traag maar zeker over tot de uitbreiding van die entiteiten. Ze worden geëquipeerd zoals ze het zelf vragen.

Een ding moet duidelijk zijn: het zijn de verantwoordelijken, de DVIS en de enquêtecel, die zelf min of meer moeten uitmaken hoeveel medewerkers ze ter beschikking moeten hebben om hun werk naar behoren te doen conform de opdrachten die hun werden gegeven. Het is op basis daarvan dat de onderhandelingen met die verantwoordelijken gebeuren. Zij krijgen de financiële middelen die hun toelaten het werk te verrichten zoals zij dat vragen.

De onafhankelijkheid die door de Europese Commissie is geëist, veronderstelt op de eerste

plaats een financiële onafhankelijkheid. Dat betekent dat zij niet hoeven aan te kloppen bij de NMBS, de FOD Mobiliteit of een ander ministerie om centen te krijgen.

Neen, die diensten moeten een soort van dotatie krijgen. In mijn inleiding heb ik daarover zeer uitvoerig gesproken. Met die dotatie moeten zij hun opdrachten kunnen uitvoeren met het personeelseffectief dat zij nodig menen te hebben.

Aangaande de dotatie heb ik klaar en duidelijk gezegd welke voorstellen wij zullen formuleren bij de opmaak van de begroting 2011. Een van de collega's heeft zelfs gevraagd om met zekerheid nu reeds dat bedrag vast te leggen voor 2012, wat voor een regering in lopende zaken niet mogelijk is. Zelfs voor 2011 zullen wij met voorlopige kredieten moeten opstarten. Het is de opdracht van de regering om ervoor te zorgen dat die onafhankelijke entiteiten inderdaad de bedragen krijgen die ze hebben gevraagd.

Er is niet alleen het probleem van de financiële onafhankelijkheid, maar ook een probleem van de professionele knowhow voor de uitoefening van al die functies. Ik meen dat ik daarover in mijn algemene inleiding vrij duidelijke omschrijvingen heb gegeven. Het gaat om activiteiten die in het verleden altijd in het monolithisch blok NMBS werden uitgevoerd. Nu moeten ze buiten de NMBS en zelfs buiten de FOD Mobiliteit gebeuren, terwijl de gekwalificeerde personeelsleden waarover men moet kunnen beschikken, alleen daar gevonden worden. Inderdaad, er zijn buiten de NMBS nauwelijks of geen mensen met de noodzakelijke kwalificaties om dergelijke opdrachten te kunnen uitvoeren. Het is, bijvoorbeeld voor de heer Latruwe, wiens naam gevallen is, bijzonder moeilijk om mensen voor zijn DVIS aan te trekken. Het pecuniaire element speelt daarbij een rol. Dat moeten we niet onder stoelen of banken steken. De bezoldiging die gegeven kan worden, is geïnspireerd op de algemene bezoldiging van de openbare diensten. Gelet op de specificiteit bij de spoorwegen, liggen de gemiddelde bezoldigingen daar veel hoger. Tegelijkertijd zijn er door het specifieke statuut van het spoorwegpersoneel weinig of geen mensen bereid om doodeenvoudig over te stappen en in een andere entiteit te werken om hun vroegere collega's te controleren.

Daar kunnen we menselijkerwijs alleen maar begrip voor opbrengen. We worden daar echt mee geconfronteerd. Wanneer men ons dan de vraag stelt naar het waarom, moet ik verwijzen naar de besprekingen tussen onze diensten en de

diensten van het openbaar ambt. Zij gaan na hoe wij gekwalificeerde mensen met specifieke ervaring op het vlak van spoorwegveiligheid en met voldoende vertrouwdheid met de spoorwegtechnologie van de spoorwegen bij die afzonderlijke entiteit kunnen onderbrengen om daar in alle onafhankelijkheid het werk te kunnen leveren dat van hen wordt verlangd op basis van de eisen vanuit de Europese Unie.

Wij moeten dat durven te erkennen en wij worden daarmee geconfronteerd. Het is een feit dat wij wat betreft het statuut van dat personeel, dat sowieso een publiek statuut zal zijn, zullen moeten zoeken naar een aanvaardbare situatie. Iemand van u heeft gevraagd of wij dan niet naar het buitenland hoeven te gaan.

Il me semble que c'est un commissaire francophone qui a posé cette question. Les problèmes auxquels nous sommes confrontés en Belgique sont identiques à ceux de nos collègues étrangers. Les autres pays rencontrent, eux aussi, des difficultés à faire venir les spécialistes de la SNCF pour la France ou des NS pour les Pays-Bas dans les unités qui travaillent de façon indépendante. Comme chez nous, les statuts sont aussi fort différents et généralement plus favorables du côté du personnel ferroviaire par rapport au personnel des administrations publiques.

Ik zal straks de andere vragen van mevrouw Somers chronologisch overlopen, maar aansluitend hierop kan ik zeggen waarom een en ander nog niet gerealiseerd is.

Het is een feit dat wij in de aanvangsfase dachten dat die entiteiten bij de FOD Mobiliteit konden worden ondergebracht. Het gaat nu eenmaal om personen die gedetacheerd zijn vanuit de spoorwegmaatschappij en ook de verantwoordelijke bij de FOD Mobiliteit is een gedetacheerd spoorwegpersoneelslid. Europa wil dat echter niet; Europa eist een entiteit die onafhankelijk is, zowel ten opzichte van de spoorwegen als ten opzichte van de FOD Mobiliteit. Daarom hebben wij de tussenoplossing uitgewerkt dat de medewerkers functioneel zouden afhangen van de FOD Mobiliteit, met name voor de materiële uitrusting en voor de nodige financiële middelen. Hiërarchisch zouden zij afhangen van de minister die Mobiliteit onder zijn bevoegdheid heeft, doodeenvoudig met het oog op maximale onafhankelijkheid, in afwachting dat wij er ooit in slagen de passende oplossingen te vinden op het vlak van hun personeelsstatuut.

J'en arrive maintenant aux questions précises qui ont été posées.

Monsieur Thiébaud, vous avez parlé des expertises des membres de la Holding en matière d'enquêtes – vous étiez le premier à aborder ce sujet. La décision a été prise de mettre sur pied une unité totalement indépendante. Il est un fait certain – cela vaut également pour Infrabel – qu'une décision politique (qu'elle soit prise au niveau européen ou belge) est une chose et que la réalité de terrain en est une autre. Le fait est que les deux unités – je devrais dire les trois – indépendantes que nous voulons créer ne savent pas fonctionner si pendant une période transitoire, qui pourrait prendre trois ou quatre ans, il n'y a pas une mise à disposition, sous l'autorité de l'unité nouvelle, de personnel qualifié pour exécuter certaines tâches.

Nous avons explicitement prévu que dans le budget qui leur sera accordé et que nous proposerons très bientôt au gouvernement, ils auront la possibilité de faire ponctuellement appel à des tiers, des personnes externes du secteur privé, s'ils ne peuvent trouver au sein de la Holding ou d'Infrabel le personnel dont ils ont besoin pour exécuter certains travaux, réaliser certaines analyses ou mener certains audits. J'ai cité dans mon exposé introductif les sociétés déjà reconnues.

Cette période transitoire est absolument indispensable car le *know-how* est toujours au sein de la Holding et d'Infrabel. Le transfert de ce personnel vers le SSICF ou cette cellule d'enquête ne s'est pas fait ou ne se fait pas au rythme souhaité. Par conséquent, lorsque M. Haek ou M. Lallemand disent que leur personnel doit être laissé à disposition, la réponse est affirmative mais l'autorité finale est dans les mains des cellules indépendantes que j'ai citées.

M. Thiébaud a parlé des feux rouges et des échanges de courriers entre le SSICF et le Groupe SNCB.

Je reconnais le fait que la SNCB, qui a toujours agi à l'intérieur du Groupe, n'a pas manifesté la diligence souhaitée ni à l'égard du SSICF ni à l'égard du SPF pour répondre aux investigations de ce côté. Il faut le reconnaître. Ils le font, mais un coup de pouce occasionnel de l'autorité politique est parfois nécessaire.

Pourtant, en principe, c'est hors de nos compétences ou de notre responsabilité directe. De temps à autres, nous devons intervenir pour

faire avancer les choses. De fait, nous voulons que les rapports entre, par exemple, le SSICF et le SPF en matière de sécurité soient établis dans la compréhension mutuelle, mais, en même temps, sur une base abordable et acceptable quant à la diligence à observer dans les échanges.

Pour y parvenir, il convient de réaliser un transfert mental, qui ne se fait pas selon le rythme souhaité, mais qui reste indispensable; Mme Vervotte et moi-même insistons pour un respect scrupuleux des objectifs et des conditions établies par la Commission européenne. En effet, nous voulons à tout prix éviter des remarques et observations, voire des mises en demeure, de la part de cette Commission au motif que les avancées ne se feraient pas selon le rythme souhaité.

Mme De Bue objecte que "le tableau n'est pas très rose". J'ai pris note de cette appréciation.

Néanmoins, je ne partage pas complètement votre point de vue selon lequel nous prendrions trop de temps entre un constat en matière de sécurité ferroviaire et la communication de l'information à la tête, c'est-à-dire aux responsables de l'infrastructure ou de la partie opérationnelle. Mme Vervotte vous répondra plus précisément à ce sujet.

Cela prend un certain temps, c'est vrai. Cependant, comme je l'ai dit clairement dans mon introduction, depuis que nous sommes intervenus auprès de la direction et des responsables tant du Holding que d'Infrabel, il faut reconnaître – ce que nous faisons volontiers – que le problème de la sécurité et les points particuliers qui ont été relevés font maintenant régulièrement l'objet de discussions au sein du comité de direction et du conseil d'administration. Nous pouvons donc constater que la préoccupation en la matière est maintenant une réalité

Madame De Bue, vous avez parlé – et vous n'êtes pas la seule puisque MM. Bastin et Geerts ont également abordé ce sujet – de la structure faîtière et de la coordination. Soyons très clairs, le groupe SNCB est compétent pour convenir de toute coordination imaginable pour faire avancer les choses. Cependant, à partir du moment où une société autre que la SNCB qu'elle soit belge ou non est concernée, la cellule de coordination de la SNCB ne peut plus entrer en ligne de compte en la matière. Autrement dit, la structure faîtière sera extérieure aux structures purement ferroviaires. Cela signifie que le SSICF devra tôt

ou tard être capable de procéder notamment à certaines enquêtes plutôt que de se contenter de se baser uniquement sur la capacité d'action de la SNCB.

Vous dites que la coopération entre les sociétés du groupe n'est pas optimale. Si, dans mon introduction, j'ai fait clairement référence à l'option prise par l'Union européenne et la Commission, l'Union européenne part de l'idée que Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure, est là pour toutes les sociétés qui peuvent prester des missions de transport sur le réseau.

Elle estime également qu'il ne peut y avoir quelque distinction ou avantage que ce soit entre les collègues faisant partie du Groupe SNCB et les autres. La coopération peut sans aucun doute encore être améliorée. Toutefois, soyons clairs! Infrabel a une mission de neutralité sur le plan de la coopération avec les opérateurs, ce qui n'empêche en rien une coordination en vue de faire avancer les choses.

En ce qui concerne l'analyse des risques, même l'ETCS, dont nous avons longuement parlé, n'offre pas une garantie à 100 %! Je n'étais pas présent lors de l'audition des responsables de la SNCB mais je ne dois pas être là pour le savoir. Sur le plan de la signalisation, aucun système ne peut offrir une garantie absolue. La SNCB a opté, en fonction des moyens financiers mis à sa disposition, pour le système TBL1+ car il garantit un maximum de protection au niveau national et est compatible avec le système ETCS qui sera installé par la suite. Je suis certain que c'est ce qui a guidé leur choix. Bien évidemment, les risques sont toujours présents. L'option prise par les responsables de la SNCB est d'avoir une sécurité maximale, tenant compte des moyens financiers et de la rapidité de mise en oeuvre.

Un point qui a, sans aucun doute, été développé par les responsables de la SNCB est l'amélioration de la construction en cascade des éléments de sécurité, c'est-à-dire revoir les investissements faits par le passé pour aboutir progressivement au système ETCS qui est incontestablement le meilleur du marché actuellement mais dont le coût est dix fois supérieur à celui du TBL1+.

Ce choix a été fait au sein de la société, il n'a pas été imposé par les politiques. La SNCB a fait ce choix pour atteindre une sécurité et une protection maximales partant des moyens qui étaient à sa disposition.

Madame De Bue, lorsqu'il il y aura un trafic

supplémentaire de 30 % suite à la réalisation du RER, pour l'équipement des infrastructures - qui serviront aussi pour les transports interrégionaux -, on choisira la technologie qui se mariera le mieux avec l'équipement qui est déjà en place.

Mijnheer Veys, u hebt op een gegeven ogenblik behalve naar de kalender ook verwezen naar de beslissingen die moeten worden genomen en naar de boetes die eventueel moeten worden toegepast.

Ik heb in mijn inleiding klaar en duidelijk vermeld dat in de huidige omstandigheden, met wat in de ter zake ontwikkelde wetgeving is opgenomen en wanneer wordt vastgesteld dat op veiligheidsvlak geen gevolg wordt gegeven aan duidelijke aanbevelingen waarvan de correctheid niet kan worden betwist, er slechts één sanctie mogelijk is. Dat is doodeenvoudig het recht op exploitatie afnemen.

Echter, aangezien, zoals ik ook in mijn inleiding heb opgemerkt, 95 % van het transport door de exploitatiemaatschappij NMBS gebeurt, ziet u het al gebeuren. Welke autoriteit zal de NMBS immers verbieden nog treinen op het Belgische spoorwegnet te laten "bollen"?

Daaruit ontspruit het pleidooi en onze optie om – mijnheer de voorzitter, ik heb dit in de commissie trouwens al aangekondigd – een graduele penalisering mogelijk te maken en administratieve boetes op te leggen. Aldus voelen zij het in hun portefeuille, wanneer er nalatigheid is in het gevolg geven aan de aanbevelingen. Zij weten zodoende dat zij in geval van nalatigheid financieel zwaar kunnen worden aangepakt.

Over het personeel van de DVIS heb ik al gesproken.

U hebt ook naar het aantal verwezen. De DVIS is met 25 en zelfs minder personeelsleden begonnen. De bedoeling is dat wij over een tweetal jaar aan 40 personeelsleden zitten.

De heer Latruwe heeft ons zelf verzekerd dat hij het met 40 personeelsleden kan bolwerken. Hij zal het trouwens al moeilijk genoeg hebben om 40 gekwalificeerde personeelsleden te vinden bij de spoorwegmaatschappij die bereid zouden zijn de overstap te maken. De voorwaarde is echter natuurlijk dat hij gebruik kan maken van de mogelijkheid om op derden een beroep te doen, zijnde op medewerkers buiten het formele spoorweggebeuren, om de DVIS bij welbepaalde, punctuele opdrachten te helpen. Belgorail kan ter

zake een rol spelen.

Ik heb toevallig op de televisie gezien wat de heer Descheemaeker over de seinoverschrijdingen heeft gezegd. Het is juist dat nu veel nauwgezetter wordt gecontroleerd. Vroeger kon men wel eens een seinoverschrijding vergeten.

Feit is, dat heb ik hem trouwens gezegd, dat er nog altijd te veel zijn. Het tellen gebeurt misschien accurater, maar er is in elk geval een groei. Vanuit politieke hoek hamert zowel mevrouw Vervotte als ikzelf er steeds op dat daaraan veel meer aandacht moet worden gegeven.

Als het gaat om een seinoverschrijding in een rangeerstation waar geen gevaar is en waar men 10 of 15 meter te ver is gereden, is dat niet erg. De seinen die echter worden voorbijgereden en waar de bestuurder het sein niet heeft gezien, betekenen een potentieel gevaar. Die seinoverschrijdingen moeten worden opgetekend. Die treinen moeten automatisch tot stilstand kunnen worden gebracht om ongelukken te vermijden.

Ik zal straks op het specifieke geval in Arlon terugkomen.

Er was de opmerking dat er sneller moet worden gereageerd. Ik geef toe dat dit een budgettaire kwestie is. De middelen die wij ter beschikking kunnen stellen, zijn eerder beperkt. Daar moet mee gewerkt worden. Wij werken niet onder een glazen stolp.

U vraagt: waarom nog langer wachten? Gezien de budgettaire mogelijkheden die door de regering ter beschikking zullen kunnen worden gesteld via de fondsen die ik heb vermeld, zal de werkcapaciteit van de drie entiteiten kunnen worden opgevoerd.

Ik denk dat de boodschap met betrekking tot de beheersovereenkomst en de afspraken over veiligheid is overgekomen. Ik heb daar nota van genomen, net als mevrouw Vervotte.

Het element veiligheid zal in de toekomst, met in het achterhoofd wat in Buizingen, Mons en Arlon is gebeurd, zeker worden meegenomen. Ik heb daarnaast uitdrukkelijk in mijn uiteenzetting vermeld dat Infrabel als verantwoordelijke voor de infrastructuur de exploitatiemaatschappijen er op kan wijzen dat hun materieel aan welbepaalde normen moet beantwoorden om de veiligheid van het netwerk niet in gevaar te brengen. Daarnaast zullen de afspraken met betrekking tot de veiligheid elementen in de beheersovereenkomst

zijn. Dat lijkt ons evident.

Die beheersovereenkomsten zijn trouwens een levende materie. Er moet telkens op de veranderende omstandigheden ingespeeld worden, ongeacht of die het resultaat zijn van bepaalde feiten die zich in de exploitatie hebben voorgedaan of van zaken die door de Europese Unie zijn opgelegd. De minister die de verantwoordelijkheid heeft, die de voogdij heeft over de maatschappij, en diegene die verantwoordelijk is voor de algemene reglementering, zullen daarvoor zeker en vast aandacht hebben.

Monsieur Balcaen, en ce qui concerne la culture de la sécurité, je reste convaincu qu'elle existe au sein de la SNCB.

Pas plus tard qu'il y a deux jours, je recevais de l'Union internationale de Paris une communication qui indiquait qu'entre 1980 et fin 1999, nous avons eu cinq ou six morts dus à un accident ferroviaire. Je ne parle pas des passages à niveaux. Le nombre de voyageurs par kilomètre parcouru était cité.

Je sais qu'en cas d'accident, on met la sécurité en exergue. Cela frappe l'attention de Monsieur et Madame Tout-le-monde et donc automatiquement celle des responsables politiques mais je peux garantir que la culture de la sécurité est bien réelle au sein des chemins de fer. Comme je l'ai dit dans mon exposé introductif, la culture de la sécurité ne se résume pas à une question de matériel, d'équipement, de signalisation et de logiciel informatique; c'est aussi une question de formation et d'éducation professionnelle du personnel de conduite et de surveillance. Je puis vous assurer que la SNCB est peut-être l'une des sociétés les plus sévères en la matière.

Vous m'avez d'ailleurs entendu citer certains arrêtés royaux et arrêtés ministériels que nous avons été contraints de prendre par la Commission européenne pour réduire le nombre de jours de formation et ce, en raison de plaintes de sociétés privées qui veulent concurrencer la SNCB sur le réseau belge. Celles-ci affirmaient à la Commission que la SNCB mettait la barre des exigences tellement haute que cela devenait prohibitif pour les concurrents potentiels. La Commission nous a donc obligés à réduire le nombre de jours de formation. Elle m'a même obligé à interdire la nécessité d'avoir un simulateur dans les critères de formation du personnel car seule la SNCB en possède un.

En ce qui concerne la formation de base et la sécurité, je peux vous dire que la société n'est pas négligente.

Vous avez parlé de l'accident d'Arlon. Nous n'avons pas encore le rapport définitif, nous ne possédons que des données informelles. L'accident est arrivé au démarrage des trains; il s'agit probablement d'un moment d'inattention. Je ne souhaite pas me prononcer tant que je n'ai pas le rapport définitif.

C'était terriblement gênant pour Infrabel, pour la SNCB et pour le monde politique. Je ne dirai pas que la loi de Murphy a joué mais c'est au démarrage, au moment où le conducteur était probablement encore en train de vérifier toute une série de choses, qu'il a peut-être connu un moment d'inattention. Ne considérez pas ceci comme étant un jugement ou l'annonce de la cause réelle. Nous ne disposons pas encore du verdict définitif.

En ce qui concerne le remplacement du TBL1 par le TBL1+, même si certaines remarques ont été formulées, je répète que la SNCB a fait ce choix afin d'utiliser au maximum l'informatique, le *software* et l'équipement qui étaient en place. Certaines choses auraient peut-être pu se passer de manière plus simple mais s'il y a eu des problèmes, ils y ont remédié très vite.

La règle selon laquelle le SSICF doit vérifier en permanence le niveau de sécurité, et surtout le fait qu'il ne diminue pas au moment des modifications du système, est d'application, doit être respectée et est respectée. Le SSICF remplira cette mission, son attention a été attirée à ce sujet.

Quant au franchissement des feux rouges, vous prenez un point: en effet, une certaine analyse n'a pas été réalisée par le SSICF. Nous l'avons demandée et la réponse a été négative: ils estimaient ne pas être suffisamment équipés pour ce faire. D'ailleurs, cet aspect a suscité une remarque de notre part à leur égard.

Sur le délai de présentation des rapports, monsieur Balcaen, une statistique provenant de l'Union européenne ou plutôt de l'ERA indique: "Après un an, en 2007, 56 % des rapports finaux étaient encore obtenus; en 2008, seulement 43 %". Ainsi, ce mal ne touche pas seulement la Belgique, mais il est beaucoup plus répandu qu'on ne le croit.

Quant au problème des salaires et de la

dépendance, je pense avoir déjà répondu sur le point de la rémunération.

Concernant la TBL1+ et l'interopérabilité, Mme Vervotte en a parlé et en reparlera. Je lui laisse le soin de vous informer.

Mijnheer Vandeput, omtrent de cultuur van de veiligheid heb ik al genoeg gezegd. Wat de toekenning van de certificaten betreft, moet ik u zeggen dat de DVIS de certificaten aflevert op basis van een volledige documentatie die door de kandidaten moet afgeleverd worden. Het is geen nattevingerwerk. Op basis daarvan wordt het ja of nee, niet om de mooie ogen of omwille van een of andere considerans. Het is trouwens hun verantwoordelijkheid en zij moeten nagaan of de documentatie volledig is.

Wat het veiligheidspersoneel betreft – ik meen dat ik dit daarstraks al gezegd heb – heeft de heer Latruwe ons klaar en duidelijk gezegd dat indien hij tegen 2012 naar de veertig personeelsleden gaat, hij zijn job zal kunnen doen zoals dat van hem wordt verwacht. Wij zullen ons inspannen. Wat 2011 betreft, heb ik de bedragen en het aantal personeelsleden geciteerd. Verder kunnen wij nog niet gaan, het moet binnen de voorlopige twaalfden passen. Ik meen in elk geval dat het voor de toekomst aangewezen is dat men voldoende aandacht besteedt aan dat probleem vanuit deze commissie.

Madame Musin, j'ai déjà répondu en ce qui concerne le manque d'effectifs.

Pour ce qui est des mesures prises à l'égard des sociétés d'exploitation, soyons clairs! Sur le plan de l'équipement du matériel, le système TBL1+ est un système propre à la Belgique et aux sociétés belges. Pour les autres sociétés étrangères, vous n'ignorez pas que, sur les lignes à grande vitesse et les grands axes de marchandises, c'est l'ETCS qui sera installé. Les sociétés qui veulent utiliser ces lignes-là devront être dotées d'un équipement compatible avec l'équipement en infrastructure et avec la signalisation sur les grands axes de marchandises, le réseau que l'Union européenne veut créer et les lignes à grande vitesse.

Mijnheer Van den Bergh, wat betreft de opvolging van de aanbeveling van de DVIS heb ik reeds geantwoord. Uw opmerking is correct. Dat moet sneller gebeuren. Ik ben het volkomen met u eens dat men, wanneer men spreekt over de slachtoffers bij de spoorwegen, niet mag vergeten dat het grootste gedeelte van de slachtoffers nog

altijd aan de overwegen valt. Ik meen dat mevrouw Vervotte – de mensen van de spoorwegen zullen daarover deze week ongetwijfeld hebben gesproken – erop heeft gewezen dat de planning betreffende het verbeteren van het toezicht en de mogelijke afschaffing van overwegen onverminderd blijft doorgaan. Omtrent de visie zal mevrouw Vervotte ongetwijfeld antwoorden.

Wat de indicatoren voor de veiligheid betreft, is het juist – ik heb dit trouwens aangekondigd – dat men eerst een basisreferentieperiode wil van 5 jaar en een statistische reeks van 3 tot 4 jaar. Pas tegen 2013 of 2014 zal de politieke autoriteit een echte appreciatie kunnen geven omtrent de inhoudelijke verbetering van de veiligheid.

Comme je l'ai déjà dit, et je souhaite répondre ainsi à une question de M. Bastin – mais je constate qu'il a également quitté cette commission –, ce n'est pas à l'étranger que l'on trouvera le personnel. D'ailleurs, je m'insurge contre l'idée selon laquelle les techniciens étrangers sont meilleurs que les techniciens belges en la matière. En effet, la capacité technique et technologique du personnel de la SNCB est au moins aussi valable que celle du personnel des compagnies ferroviaires étrangères.

Mevrouw Somers, u was erbij tijdens de vorige legislatuur, dus het zal u waarschijnlijk verbazen dat u zelf zo sterk meegewerkt hebt aan de realisatie van zoveel koninklijke besluiten en wetten die de veiligheid van de spoorwegen ten goede zijn gekomen, aangezien u toen ook in de commissie zat die dat allemaal moest goedkeuren.

Ine Somers (Open Vld): Ik was hier maar vanaf begin 2009.

Staatssecretaris **Etienne Schouppe** : Dan hebt u dat van de heer De Padt geërd.

Omtrent de Europese richtlijnen en de inbreukprocedures wil ik u toch het volgende meegeven. Net zoals ik daarstraks gezegd heb dat bij de raad van bestuur en in de directiecomités van de NMBS de zaken van de veiligheid nauwgezet gevolgd worden, zo gaat er wat de inbreukprocedures betreft geen vergadering van de Ministerraad voorbij of er wordt nagekeken hoe ver het staat met de omzetting van de richtlijnen en de inbreukprocedures die vanuit Europa zijn geformuleerd. Mevrouw Vervotte kan dat hier

bevestigen. Dat wordt door de regering permanent gevolgd. Het is natuurlijk een inhaaloperatie, maar dat wordt permanent gevolgd en de aandacht is daarbij zeer groot.

U zegt dat het Rekenhof oordeelt dat de Staat zijn taak niet naar behoren vervult. Ik vind het nogal straf dat het Rekenhof dat zegt. Mijn vorig leven speelde zich af bij de spoorwegen. Ik heb altijd het Rekenhof in het college van commissarissen van de spoorwegen gekend en ik ben nu zeer verbaasd dat ze dergelijke bemerkingen maken. Ze maken elk jaar een boek van 2 tot 3 cm dik met bemerkingen over datgene wat er eventueel kan gebeuren. Ik zou dat graag in het verleden ook af en toe eens gelezen hebben, in de plaats van dat nu bij deze gelegenheid te moeten aanhoren vanwege het Rekenhof. Ik heb wat de verkeersveiligheid betreft, niet veel bemerkingen omtrent de uitrusting ervan gezien. Ik vind dat een klein beetje opportunistisch. Excuseer mij dat ik dat op zo'n brutale manier zeg, maar ik moet ook af en toe ter zake een keer mijn gedacht kwijt.

De bemerkingen die u hebt gemaakt omtrent de DVIS zijn correct, dat heb ik al onderstreept.

Wat de preventieve versus curatieve controles betreft, meen ik te mogen zeggen dat met de evolutie van de koninklijke besluiten en de ministeriële besluiten die we uitgevaardigd hebben, we nu inderdaad tot een situatie kunnen komen waarbij preventief de DVIS zijn rol kan spelen, ook juridisch, en dat curatief vooral Infrabel, en ook het departement infrastructuur, de controle kan uitoefenen.

Die twee werken goed samen met een maximale garantie op een veilige situatie.

Het klopt dat er meer audits moeten worden uitgevoerd. Daarom moeten er meer gekwalificeerde personeelsleden bijkomen. Over de bezoldiging van de DVIS heb ik het al gehad.

Er moet personeel buiten de NMBS worden gevonden, maar voor punctuele opdrachten en niet voor permanente opdrachten. Ik weet niet of u een goed zicht hebt op de bezoldiging bij de Staat, maar ik kan mij niet indenken dat veel specialisten in die materie staan te trappelen van ongeduld om aan het tarief van het openbaar ambt te komen werken.

Mijnheer Geerts, omtrent het statuut van DVIS en het bijkomend personeel heb ik geantwoord.

Wat het statuut onder de FOD betreft, zij gaan

daar inderdaad weg. Ze hebben een statuut sui generis dat in elk geval moet worden besproken met de diensten van mevrouw Vervotte, maar dan de minister met de pet van verantwoordelijke voor het openbaar ambt.

De **voorzitter**: U hebt het over een statuut sui generis. Dat gebeurde ook in het Nederlandse onderzoeksorgaan. Op het moment dat zulks wordt gecreëerd, stapt men voor een deel buiten het openbaar ambt. Hoe ziet u dat?

Een statuut sui generis geeft de opportuniteit om op termijn een soort Nederlands orgaan te creëren waarin ook andere sectoren vervat zijn, maar dan is het wel een semi-overheidsbedrijf met een apart statuut. Het lost wel een aantal pecuniaire aspecten op. In welke mate wordt er aan gewerkt?

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Wij sluiten dat niet uit. Ik zeg enkel dat het geen gemakkelijke zaak is om zo iets uit te werken. Wij willen iets dat voldoende aantrekkelijk is voor diegenen die daar willen werken zonder op andere plaatsen een leegzuigeffect te creëren. Wij zijn ons daarvan terdege bewust.

Wat de competenties van Infrabel betreft, heeft Infrabel de mogelijkheid – omwille van het feit dat zowel Infrabel als de exploitatiemaatschappij NMBS van dezelfde moederholding, zijnde de Staat afhangt – hen op de vingers te tikken.

Wanneer een bepaalde type-uitrusting op het vlak van de veiligheid op welbepaalde lijnen wordt toegepast, dan zullen de buitenlandse operators materieel moeten hebben dat compatibel is met die uitrusting.

Wij kunnen niet zeggen dat zij het Belgo-Belgisch systeem moeten hebben, maar het ETCS-systeem is op dat ogenblik waarschijnlijk, zal ik maar zeggen. Wij zullen zien als het zover is, als de uitrusting van de spoorlijnen op die manier gebeurd is.

Wat de korte termijn betreft, de zaken “verrichtingen gedaan”, zijn zaken van dagelijkse veiligheid. Die zijn er gekomen ter vervanging van de “margriet”, zoals wij die in het spoorwegjargon noemen. Ik weet niet welke oplossing men daarvoor zal gebruiken. Ik laat dat antwoord over aan minister Vervotte.

Over de coördinerende bevoegdheden heb ik al gesproken. De seinoverschrijvingen heb ik vermeld. De vragen over de hiërarchische structuren heb ik ook allemaal beantwoord, mevrouw Somers. Ik denk dat ik mijn deel van de

antwoorden gegeven heb, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Minister Vervotte heeft het woord.

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik zal de vragen die van dezelfde aard zijn op thematische basis samenvoegen en dus niet naargelang de volgorde van sprekers. Er zijn vragen gesteld over de seinvoorbijrijdingen. Die zijn al verschillende keren aan bod gekomen.

Het belangrijkste wat u daarover moet weten, is dat daarvoor al een actieplan bestond, nog voor het accident is gebeurd. Naar aanleiding van het accident hebben wij dat actieplan opnieuw onder de loep genomen. Zoals u weet, is er ook in de visietekst met de vakorganisaties en de drie CEO's een apart hoofdstuk over de seinvoorbijrijdingen, waarin ook heel concrete aanbevelingen staan. Ik meen dat dit cruciaal is. De drie CEO's zijn hier al meermaals verschenen. Ik hoop dat jullie toen ook de gelegenheid hebben gehad om hen daarover ten gronde te ondervragen. Het is natuurlijk best om diegenen die daarvoor de expertise hebben te ondervragen, maar het is wel degelijk zo dat daarover binnen het bedrijf een politiek gevoerd wordt. Dat gebeurt ook in overleg met het personeel. Men heeft mij ook gezegd dat de opvolging veel strikter is, juist omdat men daar zeer strikt mee omgaat, waarbij elke seinvoorbijrijding gemeld wordt. Ik denk zelfs dat er een pv van wordt opgemaakt.

Ook de afstanden zijn gewijzigd. Als men vroeger vijf centimeter te ver reed, dan werd dat minder genoteerd en gesignaleerd. Nu wordt elke seinvoorbijrijding wel degelijk genoteerd en opgevolgd. Dat is geen excuus, maar ik vind wel dat wij ook de eerlijkheid moeten hebben om een analyse ten gronde te maken. Ik ervaar wel dat er daaromtrent wel degelijk al een actieplan was bij de NMBS-Groep, zo zal ik het maar omschrijven, want er zijn aspecten die met de Holding of met Infrabel te maken hebben en andere met de NMBS zelf. Dat maakt ook deel uit van de organen in het sociaal overleg die er tout court waren, los van het sociaal overleg dat specifiek rond het accident werd opgestart.

Dan hebben wij daarrond nog een specifiek hoofdstuk naar aanleiding van onze visietekst zelf. Het probleem is dus wel duidelijk gekend en er worden daar ook wel wat zaken tegenover gelegd vanuit de Groep.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, ik herinner mij uit een eerder debat dat de vakbonden zegden dat de seinovertrekkingen veel beter worden

gemeten, wat het hoger aantal verklaart. Zij hadden echter een probleem met het bestraffend karakter. Zij stelden voor om daaruit te leren. Nu wordt telkens een proces-verbaal opgesteld, wat tot gevolg heeft dat iemand die een sein overtreedt een aantal dagen niet mag werken. Dat heeft gevolgen voor zijn bezoldiging omdat er dan een aantal premies niet wordt toegekend. Er werd hier door een aantal vakorganisaties gezegd dat men seinvoorbijrijdingen inderdaad moet opvolgen en dat we daaruit moeten leren, maar men mag niet enkel sanctioneren. Ik weet niet of daaraan iets is gedaan.

Minister **Inge Vervotte**: In het overleg zitten aanbevelingen inzake seinvoorbijrijdingen. Ik noem er een paar: mogelijkheden onderzoeken in welke mate en in welke omstandigheden bijstand aan treinbestuurders kan leiden tot minder seinvoorbijrijdingen, het reglement inzake gsm-gebruik strikt controleren, een centraal meldpunt voor het aanmelden.

Er zijn heel wat actiepunten daaromtrent. Er bestaat een stuurgroep seinvoorbijrijdingen. De bedoeling is dat de zaken die worden gesignaleerd ook worden besproken. Daarin zetelen mensen die ook weer in andere comités en organen zetelen, zodat zij ook daar de aanbevelingen kunnen meenemen.

Ik geef een voorbeeld. Zichtbaarheid van de seinen is een punt dat regelmatig terugkomt. Er worden afspraken gemaakt hoe daarmee moet worden omgegaan, wat de procedures zijn, in welke mate dat onmiddellijk wordt doorgegeven aan Infrabel enzovoort.

Dat zijn allemaal punten die heel concreet technisch worden uitgewerkt. Wanneer u daaromtrent meerdere vragen hebt, ben ik uiteraard bereid die voor te leggen aan de stuurgroep en aan de drie CEO's. Ik beschik immers niet over die expertise en wij worden daarmee wel heel operationeel.

Aan de samenwerking hebben we al heel wat aandacht besteed. Samenwerking is nodig. Dat geldt uiteraard voor alles. Zodra men te maken heeft met een structuur die onderverdeeld is in juridische entiteiten, draagt iedereen daarin zijn eigen verantwoordelijkheden. Tegelijkertijd ontstaan er meer en meer verschillende bedrijfsculturen. Dit wordt in de hand gewerkt omdat het nu eenmaal verschillende bedrijven zijn. Dat is een moeilijkheid waarmee wij in de toekomst rekening zullen moeten houden.

Er werd gevraagd of wij voor die samenwerking concrete voorstellen hebben. Wel, ook in de rapporten – bijvoorbeeld waar het ging over de audit inzake stiptheid, die we waarschijnlijk nog vaak zullen bespreken in deze commissie – werd gevraagd wat men eraan kan doen. Wij kunnen duidelijk projectverantwoordelijken aanduiden en die ook bij naam noemen. Wij kunnen de timing vooropstellen. Wij kunnen de indicatoren aangeven. Wij proberen uiteraard via al onze regelmogelijkheden duidelijkheid en transparantie te creëren. Er moeten bijvoorbeeld projectfiches komen, en ga zo maar door.

Zo komen wij tot een structuur, en we weten wie de betrokken mensen daarin zijn. Zij worden gelokaliseerd. Zij krijgen een projectfiche met duidelijke indicatoren. Zij volgen strategische en operationele doelstellingen. Er worden namen op geplakt. Er komen directiecomités enzovoort, en in een verdere fase zullen bepaalde resultaten gekoppeld worden aan de vooropgestelde indicatoren, die worden gecontroleerd door de FOD Mobiliteit omdat neutraliteit uiteraard belangrijk is. Ook de minister van Mobiliteit en de drie CEO's worden erbij betrokken. Er komen bonussen, en zo krijgt men een cascadesysteem. Ik kom daar straks op terug.

Men kan natuurlijk proberen zoveel mogelijk te plannen, en men kan indicatoren vooropstellen, maar men kan nergens de garantie geven van een resultaatverbintenis. Dat is trouwens ook in het algemeen een punt van discussie. Ik kom daar zeker op terug.

Verschillende Parlementsleden hebben gesproken over de opmerking van de experts in verband met de risicoanalyses. Dit is een belangrijk punt. Ik heb begrepen dat dit ook aan bod gekomen is in de ondervraging van de drie CEO's. Ik heb begrepen dat Luc Lallemand zich geëngageerd heeft hierop een schriftelijk antwoord te geven. Ik stel voor dat wij dit op basis van dat schriftelijke antwoord opnieuw behandelen. Dit punt is immers een belangrijke bekommernis. De technici moeten zich daar uiteraard over buigen. Dit moet transparant gemaakt worden. Het moet uitgelegd worden. Ik heb begrepen dat Luc Lallemand dit ging doen, zodat wij ons later over die gegevens kunnen buigen.

Dan is de vraag gesteld naar de actieplannen. Ook is er een vraag gesteld over de visietekst en al die aanbevelingen. Wat gebeurt daar nu verder mee, wat is de stand van zaken? Wel, het is belangrijk dat al die punten die we hebben afgesproken, nu een bijlage zullen vormen van de

beheersovereenkomst. Dat is heel concreet. We doen dat omdat we er allemaal achter staan. Daaraan wil ik toevoegen dat we in de toekomst in de beheersovereenkomsten duidelijk een onderscheid maken tussen operationaliteit, doelstellingen, opdrachten enzovoort.

Wij hebben nu gevraagd aan de FOD Mobiliteit om het actieplan om te zetten in juridische teksten die een bijlage kunnen vormen van de beheersovereenkomsten. Dan gaat dat document naar alle officiële organen binnen de NMBS, die dat allemaal moeten goedkeuren. Dan gaat het nog naar de Ministerraad. We zullen dus een heel formeel traject volgen. Als dat in de bijlage komt, dan wordt daar onder meer een timing op geplakt, die ook besproken zal worden.

Het volgende wil ik uitdrukkelijk stellen. Ik zou niet wensen dat er misverstanden bestaan over mijn visie op TBL1+. Ik heb TBL1+ nooit rooskleuriger voorgesteld dan wat de realiteit daaromtrent is. Vanaf de eerste dag dat ik daarover ondervraagd ben, tot vandaag, en ook morgen als ik daarover morgen vragen zou krijgen, heb ik altijd geprobeerd om in alle transparantie de sterktes en de zwaktes van het systeem te vernoemen. Als er morgen een ongeval gebeurt, kan er dus niet worden gezegd dat ik u iets voorgelogen heb, of dat Infrabel, de Holding of de NMBS ons allemaal iets voorgelogen hebben, want nu bestaat toch het systeem TBL1+? Welnu, ik zeg heel duidelijk dat we de zwakte van dat systeem kennen.

De zwakte van het systeem TBL1+ is dat er een automatische stop gebeurt wanneer de snelheid 300 meter voor het stopsein meer dan 40 km per uur bedraagt. Een trein die heel snel rijdt, heeft na een automatische remming echter nog een hele remweg te gaan. Een trein zet je niet zomaar stil. We weten dat dit een zwakte is. De impact van de snelheid is dus heel cruciaal. We weten dat er een verhoogde veiligheid bestaat als we een automatische snelheidscontrole over heel de lijn kunnen uitvoeren. Ik wil dus in alle transparantie aan iedereen heel duidelijk zeggen dat wij de sterktes en de zwaktes van TBL1+ kennen. Daarmee willen we geen valse illusies of hoop creëren.

We vragen echter wel wat het alternatief is. Dat is ook wat de drie CEO's afgelopen maandag hier opnieuw verdedigd hebben. Wat is het alternatief? De keuze die gemaakt is, bestaat erin dat we overall een beetje meer veiligheid hebben gecreëerd in plaats van op sommige plaatsen een verhoogde maximale veiligheid.

Dat is geen evidentie. Ik hoor soms het alternatief van TBL2. Met de installatie van die TBL2 zou er sprake zijn van een financieel verlies, want die TBL2 is niet ETCS-compatibel. Dit betekent dat de investering die daarin zou gebeuren, weggegooid geld zou zijn. Alle elementen werden onderzocht en op basis van verschillende criteria wordt vervolgens een overweging gemaakt.

Wat zijn mogelijke criteria die in overweging worden genomen? Ten eerste, kan men het achteraf al dan niet hergebruiken? Ik kom daar straks op terug. Ten tweede, binnen de NMBS – en niet Infrabel – zitten we met het probleem dat men met heel veel verschillende types rollend materieel zit. Er zijn reeksen van verschillende types waarvoor verschillende types van die TBL1+ of ETCS nodig zijn. Dit maakt dat inzake operationaliteit een trein niet altijd op hetzelfde spoor rijdt. Er is constant sprake van vervoers- en managementplannen die betrekking hebben op welk materieel waar wordt ingezet, rekening houdend met de behoeften, het aantal reizigers, dienstregelingen en ga zo maar door. Daarom is de oefening zo complex. De geldende criteria hebben dan betrekking op de vraag hoe we investeringen kunnen doen die geen weggegooid geld zijn en die de meest rationele investering zijn.

Hoe kunnen wij er tegelijkertijd voor zorgen dat met het verouderde materieel en met het nieuwe materieel de keuzes zo rationeel mogelijk kunnen worden gemaakt? Hoe kunnen we vervolgens al die zaken op mekaar afstemmen? Op basis van verschillende overwegingen is men tot de constatering gekomen dat men het waardevol vond om toch te kiezen voor de tussenstap van TBL1+. Ik denk dat niemand binnen de NMBS-Groep, zowel op het niveau van het directiecomité als de CEO's, ooit gezegd heeft dat dit de ideale keuze was. Iedereen weet goed genoeg dat de uitrol naar ETCS het eindpunt blijft. Achteraf kan dan gezegd worden dat er niet werd geopteerd voor een tussenfase. Men heeft zich afgevraagd of het waardevol was om op korte termijn toch nog een andere tussenoplossing te kiezen. Men was van oordeel dat dit waardevol was, gelet op de beperkingen die er nog steeds zijn. Met andere woorden, men heeft ervoor geopteerd om op korte termijn toch al iets meer veiligheid te bieden dan wanneer deze fase niet zou worden ingebouwd.

Kan men daarover discussiëren? Uiteraard. Kan men daarover blijven discussiëren? Uiteraard. Er is niemand die durft en kan zeggen wat de beste oplossing is, gelet op de omstandigheden. Neen, het zijn keuzes die men op een bepaald moment maakt op basis van verschillende overwegingen,

waarvan ik er u een paar heb meegegeven. Ik wil dus duidelijk stellen – ik heb dat van bij het begin gedaan, van bij mijn eerste tussenkomst – dat er altijd drie componenten zijn. Er is de component grond, er is de component trein of rollend materieel – als men het heeft over een veiligheidssysteem, want veiligheid heeft uiteraard veel meer componenten – en dan is er de software of de connectie tussen die twee. Als Infrabel zou gezegd hebben dat het zich daarvan niets aantrekt, dan had men natuurlijk op een andere manier keuzes kunnen maken. Juist vanuit uw vraag om te zorgen voor afstemming en communicatie, probeert men echter de beste keuzes te maken. Als men op de grond geen rekening hoeft te houden met al de rest, dan zit men in een andere realiteit. Dat is jammer genoeg niet de realiteit waarmee wij kunnen omgaan, de realiteit van ons dagdagelijks werk waarmee we geconfronteerd worden. Men moet dus nagaan op welke terreinen men kan omschakelen naar dat systeem, wanneer ze naar de ateliers kunnen en wat de impact is op onze dienstverlening.

Men vroeg hier ook waarom men zo gewacht heeft, terwijl die versnelling nu wel kan. Wij maken nu echt keuzes waarbij we weten dat er een impact is op de dienstverlening, wat dan weer een impact heeft op de stiptheid, de cijfers enzovoort. We hebben verschillende doelstellingen en we proberen al die doelstellingen maximaal te bereiken.

Er is een vraag gesteld over de kosten van TBL1+. Uit wat men mij zegt – ik ga immers af op de informatie die ik daarover krijg – blijkt dat de investeringskosten voor TBL1+ voor de infrastructuur niet verloren gaan. De informatie die ik krijg, is dat de kostprijs voor de installatie van TBL1+ voor de stuurposten gedeeltelijk niet kan worden gerecupereerd en gedeeltelijk wel, terwijl men ook nieuwe kosten moet maken. Dat is in alle transparantie. Men moet dan kijken naar de orde van grootte van de kosten. Daar is uiteraard wel een verschil in.

Wat het weghalen van TBL1 betreft, dat is hier blijkbaar ook maandag aan bod gekomen. Ik heb begrepen dat de CEO's daarop in principe hebben geantwoord. Dat maakt deel uit van de elementen wanneer we telkenmale die plannen moeten maken. Dat is weer een probleem. Als men geen rekening hield met het rollend materieel dat er op rijdt, zou men veel gemakkelijker de planning kunnen maken voor het weghalen van TBL1 en het behouden van TBL1+. Dit is juist de complexiteit: bij elke dienstregeling en bij problemen met bijvoorbeeld een seinhuis moet

men telkenmale het rollend materieel opnieuw remediëren.

Op vragen die onder andere ook door de commissie inzake dienstverlening worden gesteld, probeert de maatschappij telkens opnieuw, op basis van het rollend materieel en van de manier waarop het rollend materieel wordt ingezet, zoveel mogelijk een antwoord te bieden. Dat betekent dat de NMBS in de praktijk heel flexibel met de dienstregeling omgaat, teneinde zoveel mogelijk in de dienstregelingen met de problemen inzake stiptheid, aantal reizigers en comfort rekening te houden. Een dergelijke flexibiliteit houdt echter in dat er geen zekerheid is dat bijvoorbeeld trein A altijd op spoor A rijdt enzovoort.

Het is de combinatie van flexibiliteit die maakt dat op een gegeven moment de afstemming zo cruciaal is, wat ik zeker onderschrijf. Ik wil zulks hier onderschrijven, maar het is aan de CEO's om nadere uitleg te geven bij de vaststelling dat net vanwege alle voormelde factoren een dergelijk voorval kan gebeuren, wat uiteraard niet kan. Ik wil mede onderschrijven dat een dergelijk incident moet worden vermeden en dat zulks niet echt een goede indruk geeft.

Het is echter een keuze die op een gegeven moment wordt gemaakt. Indien er niet voor flexibiliteit wordt gekozen en er dus bijvoorbeeld wordt beslist om oude treinstellen niet langer te gebruiken en enkel nog nieuwe ETCS-stellen te gebruiken, dan heeft dat een heel grote impact op de operationaliteit en op de mogelijkheden die het bedrijf heeft. Het daardoor gecreëerde spanningsveld moet altijd worden bekeken.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ma question ne porte pas tout à fait là-dessus. Je conçois qu'il faille de la flexibilité. Seulement, au moment d'installer TBL1+ sur les voies, Infrabel retirait le système TBL1. Après ce que l'agence nationale lui a dit, elle laisse les deux systèmes en fonction, ce qui lui permet précisément une plus grande flexibilité, les trains équipés de TBL1+ et ceux équipés de TBL1 pouvant alors emprunter les mêmes voies.

Le problème, c'est qu'on enlevait les balises TBL1 pour les remplacer par des balises TBL1+ à un moment où presque aucun train n'était équipé de TBL1+. On dit qu'on se coordonne, qu'on se voit tous les mois pour décider ensemble de l'avancement des travaux mais en fait, on ne s'occupe pas de savoir si les trains de la SNCB sont équipés de TBL1+ avant d'enlever le TBL1. Enfin, je ne polémiquerai pas davantage sur ce chapitre.

Minister **Inge Vervotte**: Ik vind het een terechte vraag dat CEO's daarover kunnen worden bevraagd. Ik ben er zeker van dat er dan ook zal worden verwezen naar het feit dat dit heeft te maken met een plan dat men opmaakt. Een van de elementen dat daarin heeft meegespeeld, is de homologatie. Het is terecht dat daarover vragen worden gesteld.

Het moet duidelijk zijn. Mijn stelling in deze is een maximale afstemming. Precies omdat men met verschillende systemen zit, TBL1 en TBL1+ op het rollend materiaal, moet men ervoor zorgen dat er zoveel mogelijk connectie of communicatie kan zijn. Dat kan ik alleen maar onderschrijven.

In verband met de structuren van de groep, heb ik in deze commissie en in mijn uiteenzetting van 22 februari alleen een uiting gegeven over de vraag die toen heel erg leefde en nog steeds leeft, namelijk in welke mate de beslissing van de opsplitsing van het bedrijf een impact heeft gehad op de vertraging van de implementatie van TBL1+ of ETCS. Dat is het enige wat ik hier in de commissie heb gezegd.

Over de bestaande problemen, een betere afstemming die noodzakelijk is, de samenwerking in de commissie enzovoort, hebben wij al veel van gedachten gewisseld in de commissie. Ik weet goed genoeg welke knelpunten, pijnpunten, problemen en verbeterpunten er inzake de structuur zijn.

Het enige wat ik hier over de structuur heb gezegd, is dat ik vandaag niet over enige aanwijzingen beschik dat de opsplitsing van het bedrijf een oorzaak zou zijn geweest voor de vertraging van de implementatie van TBL1+ of ETCS. *That's it*. Leg geen andere conclusies in mijn mond over de structuur. Dat is de enige uitspraak die ik daarover vandaag heb gedaan. Voor de rest verwijst ik naar de vele debatten over de structuur van de Groep, die wij hier al hebben gevoerd.

Ik wil nog even stilstaan bij die afspraken. Ik heb er al naar verwezen; wij zoeken constant naar regelmogelijkheden, maar resultaten zijn natuurlijk een andere zaak. In complexe materies kan je die altijd proberen na te streven. Ik geef een voorbeeld. Als je afsprekt met je dochter dat ze altijd 8 op 10 moet behalen en dan blijkt dat zij 7,5 heeft, dan kan je een straf geven. Heeft zij 8,5 dan kan je bij wijze van spreken een beloning geven. Dat is wat wij gedaan hebben met de CEO's in de beheerscontracten. Wij hebben gezegd dat zij in

dat jaar 8 moesten halen, in dat jaar 8,5 en in dat jaar 9, bij wijze van spreken. Wij hebben onze ambitie altijd hoger gelegd. Dan probeert men natuurlijk te zeggen dat ze geen beloning krijgen als zij dat behalen, maar behalen zij het niet, dan krijgen zij wel een sanctie. Mijn voorbeeld van daarnet was dus geen goed voorbeeld.

We hebben het malussysteem wel weerhouden. Het was onze bedoeling om inzake stiptheid het malussysteem naar de onderneming toe te hanteren als een managementinstrument, zodat het bedrijf en alle werknemers mee gemobiliseerd worden om de doelstellingen te halen en niet alleen de CEO gesanctioneerd wordt. Anders krijgt men misschien het tegenovergestelde effect dat mensen het een goede zaak vinden dat de CEO wat minder verdient. Wij wilden toch ook een incentive invoeren in het bedrijf zelf, zodat iedereen wordt gemotiveerd om de resultaten te behalen.

Wat doet men echter als de resultaten niet worden behaald, als de dochter geen 8 op 10 behaalt? Men heeft nooit een resultaatsverbintenis tout court. Wat kan men natuurlijk wel doen? Ik had het daarnet over de indicatoren rapportering en motivering: men moet uitleggen waarom men het niet haalt, het moet transparant worden gemaakt enzovoort. Wij blijven altijd zoeken. Ik hoor vaak in het Parlement, ook tot mijn frustratie, dat iets wordt afgesproken dat niet wordt gehaald. Wat doet men daaraan? Heeft men het niet opgevolgd? Dat wil dat niet zeggen, als het resultaat niet wordt behaald. In complexe materies spelen externe factoren vaak mee een rol en daar hebt u in verschillende dossiers toch al zicht op gehad. Het is niet omdat men een resultaat niet haalt dat er daaromtrent geen bekommernissen zijn, dat er geen inspanningen geleverd zijn, dat mensen daar niet mee bezig zijn, dat er geen alertheid bestaat, dat er geen beleid bestaat enzovoort. Dat is een conclusie waarvan ik vind dat ze ons toch te ver zou leiden.

Over de timing van ETCS zijn ook al heel wat vragen gesteld. In de uitvoering maakt men daar plannen over, maar de formele handtekening en de go die daarvoor kan gegeven worden, zullen natuurlijk cruciaal zijn in het meerjareninvesteringsplan 2013. De beheersovereenkomst bepaalt daarover dat het management een plan voor de meerjareninvestering moet indienen ten laatste tegen 31 januari 2012. Daarin zal dat dan ook heel duidelijk en concreet zijn en de persoon die dan op deze stoel zal zitten, zal moeten controleren en/of uitvoeren welke engagementen daarin zijn

opgenomen, zowel qua planning als qua financiën. Dit meerjarenplan gaat ook naar de Ministerraad.

Ik kan nu zeggen dat in alle de plannen die binnen de NMBS-Groep circuleren, men het heeft over de uitrol en de fasering enzovoort. De officiële handtekening voor de go zal op dat moment bij wijze van spreken moeten worden gezet.

Op de vraag voor wanneer het nu zal zijn, kan ik u enkel meedelen wat de planning thans inhoudt. Alles zal natuurlijk afhangen van de geconcretiseerde, hard gemaakte investerings- en meerjarenplannen. Dat is de timing. Ik ga mij niet engageren voor iets waarvoor ik mij niet kan engageren. Ik kan daar vandaag mijn handtekening niet onder zetten. De realiteit is dat een en ander volgens deze procedures loopt omwille van de regels van Financiën en Begroting, en van gemaakte afspraken.

Er kwam een vraag over de 60/40-regeling. Die geldt uiteraard in totaliteit en niet per project. Als men omwille van de risicozones een as legt, maar die blijkt niet volgens de 60/40-regeling te zijn, zal men deze lijn niet onveilig laten enkel en alleen daarom. De 60/40 komt in de pot. De verrekening daarvan gebeurt wel op basis van wat er waar wordt gedaan. Men zegt echter niet: we gaan dat niet doen omwille van de 60/40-regeling.

Er was een vraag over de kortetermijnaanbevelingen. Er zijn heel wat overlappingsen, ook met de aanbevelingen in de visietekst. Aangezien die visietekst als bijlage bij de beheersovereenkomst wordt opgenomen, zetten wij ons daarachter. Andere zaken zijn dan weer niet opgenomen. Die wil ik nog eens bekijken. Er is bijvoorbeeld niet gesproken over verouderd materieel. Ik weet niet wat de operationele mogelijkheden zijn om dat te bekijken. Men zegt tegen mij in vergaderingen dat men heel blij zal zijn wanneer men al dat verouderd materieel niet meer moet gebruiken, maar dat men het thans nog gebruikt omdat men wacht op het nieuwe. Ik verneem op dit moment dat men dit materieel zeker nog zal gebruiken tot 2012 omdat men werkelijk alles nodig heeft.

Ik wil die vragen meenemen maar dan staan wij opnieuw voor de impact die het op alle andere doelstellingen heeft.

Er werd gevraagd wanneer dat bijvoegsel van de beheersovereenkomst er zal zijn. Wij hebben verzocht om daaromtrent een voorstel te formuleren tegen eind 2010. Dat moet dan worden goedgekeurd door de beheersinstanties van de

NMBS-Groep. Dan volgt nog een hele procedure, want een bijlage van een beheersovereenkomst moet worden goedgekeurd door de Ministerraad. Dan zijn wij toch nog wel een tijdje bezig. Het belangrijkste is wel dat het proces in gang zal worden gezet vanaf het einde van dit jaar.

U vraagt welke zaken al werden gerealiseerd. Ik vind het belangrijk dat de CEO's zich daarover uitspreken en engageren. Wij krijgen wel altijd een timing en een opvolging. Bepaalde projecten zijn lopende; sommige zijn gedateerd 2013 en 2014. Omdat er zoveel aanbevelingen zijn, is het ene project op kortere termijn en het andere op langere termijn.

Er is een vraag gesteld over de hiërarchie. Dat is ook een interessante vraag die kan worden gesteld aan de CEO's. Ik weet in elk geval dat er veel horizontale werkgroepen zijn op verschillende niveaus. Ik ken de stuurgroep seinvoorbijrijdingen, het overlegplatform medewerkers van alle spoorwegoperators en het comité van de overschrijdingen van prestaties. Er zijn duizend en een comités. Daarvoor moet men de spoorwegen heel goed kennen en wij begeven ons dan ook heel erg op het niveau van de operationaliteit. Er zijn horizontale werkgroepen en stuurgroepen, afhankelijk van verschillende thema's en op verschillende niveaus.

In de NMBS-Groep wordt alles vaak hiërarchisch goed gecontroleerd. Dat is volgens mij ook noodzakelijk omdat men moet weten welke beslissingen waar worden genomen. Het is niet altijd zo dat men geen beslissingen kan nemen tot goedkeuring. Er is wel een verschil tussen operationaliteit en strategische keuzes, om maar een voorbeeld te noemen.

Misschien moet er ook daar een overzicht worden gevraagd van welke stuurgroepen, overlegorganen en andere er zich allemaal bezighouden met seinvoorbijrijdingen, prestaties, implementatie enzovoort. Ik denk dat daarover wel transparantie kan worden gegeven.

Ik meen dat ik de meeste vragen heb beantwoord. Mocht ik er vergeten zijn, appelleert u mij daar dan maar op.

De **voorzitter**: Ik dank u beiden voor uw antwoorden.

Zijn er collega's die nog wensen te repliceren? Laten wij het doen in de volgorde van de vragen die werden gesteld. Mevrouw De Bue, wilt u nog reageren?

Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier les intervenants.

Monsieur le ministre, pourra-t-on imposer le système TBL1+ aux nouveaux opérateurs en dehors des grandes lignes, à savoir les LGV et les corridors C?

Etienne Schouppe, secrétaire d'État: (...)

Valérie De Bue (MR): On ne pourra pas. Donc, à partir de 2017, on ne pourra pas leur imposer ce système.

Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il faut bien se rendre compte qu'une société qui utilise l'un des grands axes européens équipés en ETCS devra forcément disposer du matériel compatible. Mais la mesure relative à la TBL1+ est une mesure 'belgo-belge' visant à augmenter la sécurité sur le réseau existant. Il s'agit donc d'une mesure propre à la Belgique et à la SNCB.

De **voorzitter**: Er is dus geen intentie om, zoals in Zwitserland, TBL1+ te laten erkennen als een ETCS limited supervision?

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Neen, omdat TBL1+ niet wordt beschouwd als zijnde interoperabel materieel.

De **voorzitter**: De Zwitsers gaan dit met hun verzoek wel proberen?

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Zij kunnen dat proberen, maar de Commissie is vrij streng. Voor hen moet het een interoperabele uitrusting zijn.

Tanguy Veys (VB): Ik wil beide sprekers bedanken, zeker voor hun poging om zo volledig mogelijk te zijn. Ik denk dat zij daar grotendeels in zijn geslaagd, in tegenstelling tot de CEO's die zich maandag veeleer beperkten tot de vragen waarop zij graag antwoordden.

Ik wil nog terugkomen op drie punten.

Ten eerste, mijnheer Schouppe, wat de DVIS betreft, verwees u onder meer naar Europa. Het ging over het statuut van de DVIS.

Wat het aantal personeelsleden en het personeelsstatuut betreft, geeft u toe – en dat siert u – dat u in het verleden misschien te voorzichtig geweest bent en dat u om budgettaire redenen gekozen hebt voor een minimale bezetting. Dat is

wel een beetje in tegenspraak met wat u vanmiddag in uw inleiding zei. U zei dat voor de spoorwegverantwoordelijken – en ik reken de DVIS daarbij – veiligheid altijd het credo is geweest. Tegelijk zei u dat veiligheid altijd op de eerste plaats moet komen. Dat is toch een beetje in tegenspraak met elkaar. Ik betreur dat. U zegt dat veiligheid altijd het credo van de spoorwegverantwoordelijken is geweest. Ik vermoed dan dat veiligheid voor de federale regering niet het credo was? Ik kan dat alleen maar betreuren.

Er werden nochtans signalen vanuit de DVIS gestuurd, niet alleen na de ramp in Buizingen, maar ook reeds daarvoor. Ik verwijst daarvoor naar de jaarverslagen van de DVIS van 2007 en 2008, waarin de onderbemanning werd aangeklaagd. Ook in 2009 vroeg de DVIS 34 personeelsleden, maar zij kreeg er slechts 26. Wanneer men bekijkt wat dit op het terrein betekende, komt men in feite tot 4,5 voltijdse equivalenten. Men moest zich daar dus vooral beperken tot het hoogst noodzakelijke en er was niet echt sprake van diepgaande controles.

Ten tweede, u verwijst naar uitspraken van het Rekenhof. U stelt dat het Rekenhof een opportunistische uitspraak heeft gedaan en u vraagt zich af waarom ze het dan vroeger niet hebben gezegd. Ik ben zelf naar het Rekenhof gestapt en ik heb gevraagd waarom ze hun analyses en hun conclusies niet vroeger hebben gemaakt. Het Rekenhof controleert toch jaarlijks de boeken van de diverse entiteiten. Men heeft mij geantwoord dat het Rekenhof zich maar kan bewegen binnen het wettelijke kader dat zijn werkzaamheden bepaalt en dat dit binnen het bestaande wettelijke kader nooit hun bevoegdheid was.

Hoewel het een appreciatie van het Rekenhof betreft, zei de heer Haek hierover dat ze niet objectief was. De heer Lallemand vond het zelfs een emotionele uitspraak.

Ik zal er straks op terugkomen. Niettemin zou het Rekenhof onrecht worden aangedaan, mocht een analyse van het Rekenhof op een dergelijke manier worden gecatalogeerd.

Mevrouw Vervotte, mijn tweede punt gaat over de problematiek van, enerzijds, TBL1+ en, anderzijds, de opsplitsing van de diverse entiteiten. U stelt dat u er enkel op hebt gewezen dat de bewuste opsplitsing in 2005 niet verantwoordelijk is voor de vertraging. Ik verwijst naar een opvallend voorbeeld, waarnaar mijn

Ecolo-collega ook al heeft verwezen. Het gaat over de werfcontrole die in oktober 2009 heeft plaatsgevonden en waarbij de bakens gedemonteerd en zelfs gedeactiveerd waren.

Enerzijds verwonder ik er mij ter zake over dat de DVIS het probleem aan Infrabel signaleert. Echter, wanneer het Rekenhof de DVIS op zijn demarche aanspreekt en vraagt wat de aard van het probleem was en welke opvolging eraan is gegeven, kan de DVIS niet antwoorden. Blijkbaar heeft Infrabel noch de NMBS aan de DVIS laten weten wat de oorzaak en wat de oplossing was.

Het Rekenhof is dan maar zelf op de NMBS en Infrabel afgestapt. U kan ter zake perfect de briefwisseling met bijlagen lezen, waarin wordt geprobeerd elkaar de schuld in de schoenen te schuiven. Het gevolg is dat, zoals ook in het rapport van het Rekenhof staat, pas eind 2010 zal zijn hersteld wat in oktober 2009 werd gedetecteerd. De oude TBL-installaties zullen opnieuw worden geactiveerd.

Een van de redenen die maandag 8 november 2010 tijdens de commissievergadering werden gegeven, is dat zij plots van de leverancier te weten waren gekomen dat er geen wisselstukken meer konden worden geleverd. Het is vreemd dat bij een continu beleid een dergelijk bericht opeens opduikt als een vaststaand feit waar men niet omheen kan. Blijkbaar zijn er dus nooit onderhandelingen of afspraken over de toelevering van onderdelen geweest.

Blijkbaar kan men, in antwoord op het Rekenhof, nu toch de TBL1-bakens herinstalleren. Ineens zijn er toch opnieuw onderdelen. Dat is een bevreedende situatie. Het is een typevoorbeeld. Ik catalogeer dat als een aanwijzing dat heel de operatie vertraging oploopt. Infrabel moet dus oude bakens die men al gedemonteerd had opnieuw installeren. De tijd die men daarin steekt, kan men niet in andere operaties steken.

In verband met uw appreciatie of standpunt betreffende de TBL1+-problematiek, zegt u nooit te hebben gezegd dat dit het beste systeem is. Op de dag dat de experts hun rapport brachten, verscheen een paginagroot artikel, met als titel "Experts Buizingen snoeihard voor NMBS". De politiek kennende, brengt dat wel een en ander in beweging. Er verschenen niet minder dan drie Belgaberichten over verklaringen van uw woordvoerder omtrent TBL1+. De commissie was toen nog niet beëindigd en een van de titels van de Belgaberichten was: "TBL1+ is de veiligste

keuze op dit moment.” Ik citeer uit het bericht: “TBL1+ is op dit moment bovendien de veiligste keuze.” U kunt misschien zeggen dat de pers een aantal zaken verkeerd geciteerd heeft.

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Veys, ik vind dat ongelooflijk. Mijn excuses, ik neem u dat niet kwalijk, want u was daar niet bij, maar vanaf dag één heb ik hier in alle transparantie alle systemen uitgelegd. De mensen die erbij waren, weten dat. Ik heb gezegd dat ik dat niet opnieuw zou doen. Ik heb zelfs tekeningen meegebracht, zodat er geen enkele twijfel of geen enkel misverstand over de systemen zou zijn.

Ik aanvaard echt niet dat de indruk wordt gecreëerd dat ik deze commissie, de bevolking of de reiziger iets zou willen wijsmaken over deze systemen. Ik aanvaard dat echt niet en zeker niet omdat ik hier alle systemen op alle mogelijke manieren heb toegelicht. Ik heb zelfs met tekeningen uitgelegd wat TBL1, TBL2 en TBL1+ doen en niet doen. Ik heb trouwens ook gezegd, maar dat komt te weinig aan bod, dat wij, als wij ETCS zouden hebben, nog niet in een droomwereld zouden leven.

We hebben dan wel, op basis van de technologieën en de kennis van vandaag, een nog veiliger systeem. Misschien komt er daarna een systeem met nog meer veiligheid. We kunnen niet in een glazen bol kijken.

Ik verdedig ook mensen die elke dag moeilijke keuzes moeten maken. Het is heel gemakkelijk om niets te doen, maar dan op een gegeven moment, als er iets gebeurt, te zeggen dat niet de juiste keuzes werden gemaakt. Ik vind het heel moedig van de drie CEO's dat zij, gelet op de beperkingen, toch een beslissing nemen om het veiligheidsniveau te verhogen. Niet meer of niet minder dan dat. Natuurlijk kan dat bekritiseerd worden.

Er is echter op een gegeven moment een berichtgeving gekomen die bijna zegt dat er verkeerde keuzes zijn gemaakt. Dat staat zo niet in de rapporten, want de rapporten zijn genuanceerder, net zoals wij genuanceerder zijn. Sommigen communiceren echter ongenueeerdere zaken. Ik vind dat mensen die belangrijke beslissingen nemen, dan ook ondersteund mogen worden in de motivatie van hun beslissing, rekening houdend met alle voor- en nadelen daarvan. Ik heb alleen maar in alle transparantie willen zeggen dat ik het moedig vind dat er een beslissing genomen is die het veiligheidsniveau verbetert, maar die niet de beste

beslissing is. Dat zullen we nooit onder stoelen of banken steken, maar we kunnen niet de beste beslissing nemen omdat we afhankelijk zijn van verschillende factoren, zoals van wat er geleverd kan worden, wat er in de treinen gezet kan worden, hoeveel treinen eraf gehaald kunnen worden, om maar een paar voorbeelden te noemen. That's it. Ik zou echt niet willen dat er een verkeerde interpretatie wordt gegeven als zouden ik of de CEO's een soort van voorliefde hebben voor TBL1+. Dat is niet het geval. We proberen de zaken te benoemen zoals ze zijn.

Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, het siert u dat u moedige en belangrijke beslissingen verdedigt. Alleen rijst de vraag of de juiste beslissingen worden genomen. Ik stel dat, eerlijk gezegd, in het licht van de drie rapporten. Dat is ook een beetje de aanleiding van het artikel geweest. Uit de drie rapporten, zeker die van het Rekenhof en van de experts, zijn diverse citaten te halen die de implementatie van TBL1+ toch drastisch ter discussie stellen.

Minister **Inge Vervotte**: Wat stelt u voor?

Tanguy Veys (VB): Ik ben de minister niet!

Minister **Inge Vervotte**: Nee, maar u zegt dat ik en de CEO's een verkeerde keuze maken.

Tanguy Veys (VB): Ja, in vergelijking met de citaten die ik lees in de rapporten van het Rekenhof en van de experts.

Minister **Inge Vervotte**: Laten wij dan al de keuzemogelijkheden hier samen bekijken. Dan kunnen wij samen beoordelen welke keuzemogelijkheid misschien de beste is.

Tanguy Veys (VB): Ik verdedig niet de beslissingen van de CEO's.

Minister **Inge Vervotte**: Laten wij de keuzemogelijkheden transparant maken. Heeft u een andere keuzemogelijkheid die u haalbaar acht, dan vind ik dat u de plicht heeft om mij die te laten weten, want dan zal ik ze laten onderzoeken.

Tanguy Veys (VB): Ik heb niet de waarheid in pacht, maar ik stel alleen vast dat er een aantal analyses zijn waaruit blijkt dat het hier om een slechte keuze gaat.

De **voorzitter**: Ik denk dat wij de discussie inderdaad nog moeten voeren over het moment dat die keuze werd gemaakt en dit aan de hand van de verschillende alternatieven. Ik zou deze

discussie hier nu willen stoppen en doorgaan met het volgende betoog.

Tanguy Veys (VB): Wat het laatste punt betreft, het aspect van de sanctie, wil ik het volgende zeggen. U verwijst naar het huidige systeem van sanctioneren, maar ik voel aan dat de veiligheidsproblematiek in het verleden ook vanuit het beleid te veel uit het oog werd verloren inzake het optreden en het al dan niet falen van de betreffende CEO's. Als men naar de analyses kijkt, stelt men vast dat veel feiten niet van het voorbije jaar dateren, maar eigenlijk structureel zijn. Ik blijf erbij dat u als minister te weinig bent opgetreden tegen dat falen. U had de instrumenten. U heeft die bijvoorbeeld gebruikt inzake de stiptheidscijfers, maar u heeft die blijkbaar niet gebruikt inzake het veiligheidsaspect. Ik kan dat enkel betreuren.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie les ministres pour la qualité de leurs réponses. Elles livrent des éléments de réflexion importants.

Pour revenir au cas particulier d'Arlon, il me semble que cet accident n'est pas réellement pris au sérieux. Nous avons relativement peu échangé à ce sujet avec les CEO en commission et il me semble que cet accident n'est pas englobé dans une série, dans un contexte ou un système qui doit être amélioré au niveau de la sécurité. J'ai l'impression qu'il est mis de côté, alors que c'est un événement majeur. *In fine*, on dira simplement que c'est une erreur d'inattention du conducteur. C'est plus de l'ordre du ressenti mais il me semble que cet accident n'est pas réellement pris au sérieux. Peut-être est-ce dû au fait que, heureusement, nous avons échappé au pire.

Monsieur Schouppe, nous avons évoqué la formation au niveau de la culture de la sécurité et le rôle que l'Europe a joué dans la diminution des heures de formation à la SNCB. C'est assez symptomatique, pour une Europe qui parle de l'apprentissage tout au long de la vie, de diminuer les exigences en la matière car elles sont considérées comme des barrières à l'entrée. Or, il y avait probablement des raisons tout à fait spécifiques à ce qu'en Belgique le nombre d'heures de formation soit beaucoup plus important. Notre pays ne dispose en effet pas de système de protection automatique des trains contrairement à beaucoup d'autres en Europe, comme le montrent les études de l'ERA. C'est une hypothèse que je pose mais peut-être est-il légitime d'avoir beaucoup plus d'heures de formation dans un pays où le système de freinage

automatique n'est pas présent. Voilà, monsieur le président, mes quelques réflexions. Elles ne nécessitent pas forcément de réponse.

Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, mevrouw de minister, het is mijn beurt om u van harte te danken voor de openheid en de volledigheid van uw antwoorden.

Mevrouw de minister, het strekt u volstrekt tot eer dat u het opneemt voor de CEO's van de verschillende maatschappijen. Ik heb echter nog een aantal vragen en bedenkingen met betrekking tot de communicatie van de verschillende partijen naar het publiek. Ik wil geen verwijten maken, maar ik maak mij toch bedenkingen bij het feit dat de perceptie – vraag het de man in de straat – gewekt wordt dat alles volledig onder controle is en dat men heel goed zijn best doet, terwijl wij daar tegenover in de rapporten uit het verleden zien dat TBL1+ initieel als einddatum 2012 had, wat stoemelings verschoven is naar 2014. We zijn nu allemaal heel blij dat er een zware inspanning gedaan wordt om de zaken te realiseren tegen eind 2013, voor 87 %, terwijl de initiële planning 100 % vooropstelde voor 2012. Ik vind dat een zekere gematigdheid in de communicatie van de maatschappijen aan de orde is.

Als bevoegd minister hebt u wat werk aan de winkel om de verschillende maatschappijen af en toe op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Ik geef een voorbeeld. De heer Haek heeft hier maandag gezegd dat zij alles in het werk stellen om als HRM provider voor de verschillende maatschappijen te doen wat er moet worden gedaan. Op bladzijde 105 van de bijlage bij het rapport van het Rekenhof staat het aantal personeelsleden dat gevraagd werd met betrekking tot ETCS en dat wat uiteindelijk geleverd is. In het eerste jaar, 2005, is men er effectief in geslaagd om 100 % van die mensen aan te trekken en sindsdien is men er nog één keer in geslaagd om ongeveer de helft aan te trekken. Voor de rest heeft men zelfs geen 30 % van het gevraagde aantal mensen gehaald. Dat kan een of twee jaar gebeuren, maar volgens mij is het een structureel probleem. Dat is volgens mij effectief een bewijs – laten we hopen dat daar nu verandering in komt - van het gebrek aan een echte cultuur van veiligheid. Men moet daarvan wakker liggen, zich de zaken eigen maken en er dag in dag uit mee bezig zijn om alles te doen wat er moet worden gedaan. De vraag werd hier gesteld wat men gedaan heeft na het ongeval van Buizingen. Men antwoordde dat men een website heeft gemaakt, bijkomende keuzes heeft gegeven en affiches heeft gedrukt.

Dat zijn uitingen van iets wat gaande is, maar ik heb op geen enkel moment de drie CEO's horen zeggen dat zij daar 's nachts wakker van zouden hebben gelegen en zich de vraag hebben gesteld hoe men de organisatie op een dusdanige wijze zou kunnen veranderen dat iedereen dag en nacht met de veiligheid van de mensen bezig is.

Daarin ben ik het eens met de heer Veys. Ik denk dat het de taak van onze commissie is om uit te zoeken waarom destijds de keuze voor TBL1+ is gemaakt. Dat is vandaag niet aan de orde. Wij moeten er ook over waken dat wij vandaag niet al onze hoop richten op een systeem, dat tegen 2013 zal zijn achterhaald.

Het rapport is daarover ook zeer duidelijk. Wij rekenen allemaal op het spoor om onze grote mobiliteitsproblemen in het land op te lossen. Wij willen meer mensen op de trein. De NMBS communiceert ook graag over het feit dat ze meer mensen vervoeren. Tegelijkertijd stijgt natuurlijk ook exponentieel de risicofactor.

In die zin ben ik zeer ongelukkig. Als een van de uitkomsten van onze commissie kan zijn dat wij middelen moeten vrijmaken om ETCS te implementeren, niet tegen 2030 maar tegen een haalbare datum, die ook wordt gehaald, en het veiligheidsniveau zo drastisch op te trekken, dan moeten wij die kans nemen.

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik val een beetje in herhaling met mijn stelling dat het hallucinant is dat het nut van TBL1+ hier telkens opnieuw door sommigen ter discussie wordt gesteld.

Met TBL1+ had men alle zware ongevallen van de voorbije 30 jaar kunnen vermijden. Als men dat nu op een snelle manier kan installeren, dan verhoogt dat de veiligheid drastisch.

Men vergelijkt dat dan met ETCS, vermoed ik. Men zegt dat men in 2006 beter niet aan TBL1+ was begonnen, maar ETCS verder versneld had ingezet.

Vandaag is in heel Europa 2 300 km spoor met ETCS uitgerust. Het systeem kan dus niet zomaar even overal worden geïnstalleerd. Het is ook niet zo eenvoudig. Wij hebben in België al meer dan 3 000 km spoor. Wij zouden in België alleen al veel meer moeten hebben gedaan dan de 2 300 km spoor die men tot op heden in al die modellanden waarnaar jullie zo graag verwijzen, heeft uitgerust.

Ik denk dat wij dus toch enigszins moeten nuanceren. Als wij in 2006 hadden beslist om door te gaan met ETCS, maar wij kunnen natuurlijk niet terug in de tijd gaan, dan stonden wij nu nog veel verder achter en was het spoor in 2013 nog lang niet zo beveiligd als het nu zal zijn met TBL1+.

Mijnheer de voorzitter, wij moeten tot een definitie van veiligheidscultuur komen. Vanochtend ondernamen wij samen met de experts een poging. De mensen binnen de NMBS en de mensen die de NMBS van nabij volgen of daaruit voortkomen, zijn er 100 % van overtuigd dat veiligheid bij hen heel belangrijk is. Vraag het aan elke spoorman op het terrein en die zal zeggen dat veiligheid heel belangrijk is. Toch blijkt dat niet overeen te stemmen met bepaalde vaststellingen in de rapporten. Ik heb de indruk dat veiligheidscultuur bij de ene een andere invulling krijgt dan bij de andere. Daarom is het voor onze commissie nodig om eerst tot een goede definitie te komen. Daarna kunnen we detecteren in hoeverre dat binnen de spoorwegmaatschappij al dan niet is geïmplementeerd.

De hiërarchische structuren van de spoorwegmaatschappij wilde ik illustreren met een heel frappant voorbeeld. Als een machinist een slecht opgesteld sein ziet, duurt het acht maanden voor dat kan worden verplaatst. Dat moet sneller worden aangepakt. De heer Lallemand zei maandag dat er afgesproken procedures bestaan om de dialoog tussen Infrabel en NMBS te structureren. Hij vond acht maanden niet zo lang, maar we kunnen het er toch over eens zijn dat het voor zo'n ingreep een vrij lange periode is.

Ik heb nog een specifieke vraag met betrekking tot het avoent bij de beheersovereenkomst. De beheersovereenkomst is een afspraakinstrument tussen overheid en het autonoom overheidsbedrijf, waarbij het overheidsbedrijf een aantal zaken doet op vraag van de overheid. De overheid stelt daar een aantal middelen tegenover. Wil dat zeggen dat er met een avoent ook extra middelen komen, of gaat het om puur inhoudelijke doelstellingen?

Minister **Inge Vervotte**: Het gaat over acties die moeten worden ondernomen binnen de huidige investeringsbudgetten. Ik denk dat we daarover discussiëren. Zouden NMBS, Infrabel of Holding daar bepaalde zaken signaleren, dan moeten we het daarover hebben. Als men kijkt naar alle aanbevelingen en over welke termijn die lopen, verwacht ik niet dat er grote problemen zullen zijn in het huidige budget waarover NMBS, Infrabel en

Holding beschikken, of dat dit het moeilijkste punt van discussie zal zijn.

Als men kijkt naar de aanbevelingen gaat het over communicatie, werkwijze onder elkaar enzovoort. Ik verwacht wel dat men binnen de huidige werking in staat is om daar antwoord op te bieden.

Ine Somers (Open Vld): Dank u voor de zeer uitvoerige antwoorden die er op de vragen zijn gekomen. Ik ben tevreden te horen dat u bijzondere aandacht hecht aan de manier waarop er aan risicoanalyse wordt gedaan en we dat eventueel nog verder kunnen bediscussiëren in de toekomst, als we daarover schriftelijke antwoorden ontvangen.

Aan staatssecretaris Schouppe wil ik meegeven dat in een vrijgemaakte markt het belang van een sterke regulator steeds belangrijker wordt. Daarom is het voor DVIS belangrijk dat er wordt op toegezien dat zij zorgen voor een manier van interne opleiding. Het is natuurlijk moeilijk om mensen te hebben. Men heeft een aantal competente mensen en men werkt samen met een aantal externe partijen. Misschien bestaat er een mogelijkheid om toch een uitgebreid opleidingssysteem binnen DVIS zelf te genereren met dat beperkt aantal mensen met een zekere competentie, eventueel ook in samenwerking met externe consultants waarop u nu af en toe ook beroep doet. Voor de rest dank ik u.

Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil nog even inpikken op hetgeen de heer Van den Bergh heeft gezegd. Hij vindt het hallucinant dat sommige mensen TBL1+ nog ter discussie stellen. Zonder inhoudelijk op de zaak te willen ingaan, die rapporten zijn recent en het is op basis daarvan dat ik vaststellingen doe over het feit of die keuze voor TBL1+ al dan niet een goede keuze is. Omdat die beslissing hier wordt verdedigd, lijkt het mij logisch dat ik de argumenten naar voren breng die ik in die rapporten heb gelezen.

De **voorzitter**: U weet dat elk Parlementslid vrijheid van spreken heeft en dat het niet aan de voorzitter is om te oordelen over het ene of het andere.

Tanguy Veys (VB): Ik betwist het gegeven dat, indien TBL1+ de voorbije dertig jaar overal zou zijn geïnstalleerd, er zich dan geen enkele zware treinramp zou hebben voorgedaan.

Aanvullend daarop wordt gesteld dat ETCS zo weinig wordt gehanteerd in Europa. Blijkbaar stelt

de heer Van den Bergh vandaag ook nog eens ETCS ter discussie. Wij stellen echter vast dat wij op dit moment volop en met goede moed aan het investeren zijn in een systeem dat op Europees vlak niet wordt erkend en dat wij ook aan geen enkele spoorwegmaatschappij kunnen opleggen. Ik zal het debat echter daarbij laten.

Ik heb nog een vraag vergeten stellen aan de heer Schouppe. Op de website van de FOD Mobiliteit wordt een overzicht gegeven van het aantal lopende onderzoeken. Er werd onder andere door de heer Balcaen gezegd dat men daaromtrent normaal gezien binnen het jaar een rapport wenst.

Ik zie dat daar nog altijd een aanrijding in Diegem op staat die dateert van november 2008, twee jaar geleden. Het is natuurlijk een detail, maar wat is de reden waarom er twee jaar na de feiten daaromtrent nog altijd geen rapport is?

De **voorzitter**: Mevrouw Vervotte, ik heb een vraag van anderhalve seconde voor u.

U sprak van een veiligheidsaddendum inzake timing. Onze commissie wil een aantal aanbevelingen doen. Indien er al een veiligheidsaddendum is dat door de Ministerraad zal worden goedgekeurd en het addendum komt er eerder dan de aanbevelingen die de commissie zal doen, zie ik een praktisch probleem voor de werking van de commissie.

Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, het ene hoeft het andere niet uit te sluiten. De visietekst die wij hebben neergeschreven, bevat engagementen die werknemers en werkgevers zijn aangegaan. Ik heb graag dat wij de engagementen meer hard maken.

Het is, zoals ik ook in mijn tekst van 22 februari 2010 heb geschreven, echter duidelijk dat, indien er nog aanbevelingen volgen, ik bereid ben ze mee te nemen. Het ene staat het andere dus niet in de weg.

In de visietekst staan enkel de engagementen die uit de werking aldaar zijn voortgekomen. Het is goed mogelijk dat een aantal zaken elkaar overlapt. Ik kan mij echter ook inbeelden dat er door de rol van het Parlement nog andere aanbevelingen zullen volgen dan de engagementen die voortspruiten uit de rol van werkgevers en werknemers.

In die zin blijf ik bereid de aanbevelingen van de commissie mee te nemen en sluit het ene het andere niet uit. Wij willen gewoon de aangenomen

engagements formaliseren.

De **voorzitter**: Mevrouw Vervotte, ik dank u alvast voor uw aanwezigheid. Mijnheer de staatssecretaris, er zijn nog twee afzonderlijke vragen aan u gesteld. Wenst u ze nog te beantwoorden? (*Instemming.*)

Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Veys, in verband met de DVIS en het personeel, het volgende. U moet weten dat er bij de aanvang in totaal zowat 25 personen werkten bij de DVIS. Dit was gesteund op het principe dat het gedetacheerden van de NMBS mochten zijn. Zoals ik daarstraks heb gezegd, heeft Europa daar een stokje voor willen steken. Het feit dat het ging om gedetacheerden die konden terugkeren naar de maatschappij was voor Europa in tegenspraak met de vereiste onafhankelijkheid. Een ander statuut was dus noodzakelijk. Wij meenden dat het zou lukken via een statuut bij de FOD voor het openbaar ambt, maar wij stellen vast dat dit kennelijk niet aantrekkelijk genoeg is.

Nu wordt er uitsluitend gezocht naar mensen die niet gedetacheerd zijn van de spoorwegen, mensen die eventueel bereid zijn de spoorwegen te verlaten of mensen die specifiek daarvoor worden aangeworven. Wij zetten ons daarmee op de lijn van Europa. Het vinden van de nodige mensen is niet makkelijk.

U hebt gelijk als u zegt dat de DVIS op een bepaald ogenblik 34 mensen gevraagd heeft. Wij hebben toen een audit gedaan en gevraagd wat deze mensen moesten doen. Zij hebben ons toen gezegd dat wij geen verantwoordelijkheid droegen voor die 34 mensen. Het aantal is toen op 25 gebleven.

Nu is er wel een akkoord met de heer Latruwe van de DVIS om stapsgewijs naar een personeelsbestand van 40 mensen te gaan. De heer Latruwe heeft ons gezegd dat hij met 40 mensen alles kan doen wat hem wordt opgedragen. Tegelijk wil hij echter de mogelijkheid krijgen om via de nodige budgetten mensen van buitenaf aan te werven. In 2008 bedroeg het budget 2 923 000 euro. Voor 2011 wordt voorgesteld om dit bedrag op te trekken naar 4,4 miljoen euro plus een half miljoen aan eigen ontvangsten. Op die manier krijgt de dienst meer ruimte.

Het Rekenhof heeft wel gelijk als het zegt dat het zich strikt heeft gehouden aan het wettelijk kader. Ik moet dat erkennen. Ik vind het merkwaardig en vraag mij af of zij dat allemaal zo goed hebben

gezien. Ik heb gedurende mijn carrière waarschijnlijk meer samen gezeten met de mensen van het Rekenhof dan met de mensen van de commissie. Ik heb daarbij nooit enige opmerking gemaakt. Ik neem er akte van.

Formeel gezien, bestaat hun opdracht daarin. Als iedereen een paardenbril draagt en alleen maar recht voor zich uitkijkt, riskeert men echter te worden overreden als men de straat oversteekt. U begrijpt wat ik bedoel.

Ik wil toch nog een kleine opmerking maken. Het is hier trouwens al verschillende keren gezegd. De DVIS heeft inzake de werken in het Gentse duidelijk gezegd dat het wegnemen van de TBL1-installaties vóór er TBL1+ geïnstalleerd is, een vermindering van de veiligheid betekent. Dat mag dus niet gebeuren. Dat heeft de DVIS duidelijk gesteld. De mensen van de spoorweginfrastructuur zijn dus verplicht geweest die methode te gebruiken. De DVIS merkte op dat dit een positieve interventie was.

Monsieur Balcaen, ne croyez pas que l'accident d'Arlon soit perdu de vue!

Mijnheer Veys, wat Diegem betreft, ik moet eerlijk zeggen dat ik mij daarvan niet bewust was. U hebt mijn aandacht daarop gevestigd. Ik heb onmiddellijk aan mijn medewerker gezegd dat wij eens moeten nakijken hoe het komt dat wij daarvoor nog niets hebben of waarom het blijft duren. Dat zullen wij zeker doen.

Je vous assure qu'en ce qui concerne l'accident d'Arlon, les Ardennais qui vivent tout près et qui sont présents parmi nous, ne manqueront pas d'être vigilants, car nous voulons savoir ce qui s'est réellement passé et qui a pu provoquer cet accident.

Vous avez également fait une réflexion sur la réduction du nombre d'heures de formation et, dans une certaine mesure, fait allusion à cette politique européenne visant à réduire la formation et simultanément pousser la concurrence. L'Union européenne motivait sa décision par le fait que le personnel des firmes privées pouvait se contenter d'un nombre d'heures de formation moindre, car elles n'ont pas des types de matériel de conduite aussi diversifiés qu'à la SNCB et sont généralement limitées à un seul type; ce qui peut donner lieu à une formation moins longue qu'à la SNCB.

D'ailleurs, pour bien prouver qu'il s'agissait d'une intervention de l'Union européenne, je vous

informe qu'à un moment donné, Crossrail a introduit un recours auprès du Conseil d'État contre la proposition que mon prédécesseur avait envisagée pour le simulateur. Le Conseil d'État a réfuté ce recours de Crossrail. Ce, pour vous dire que, dans le cadre belgo-belge, nous étions d'accord sur la formation SNCB, bien que, en toute objectivité, je dois avouer que le nombre d'heures de formation dans le réseau limitrophe était déjà inférieur au nombre d'heures de formation données en Belgique. En d'autres termes, la formation dispensée par la SNCB était déjà beaucoup plus étendue que dans les autres réseaux limitrophes.

Mijnheer Van den Bergh, u zegt dat mocht TBL1+ dertig jaar geleden bestaan hebben, de ongelukken die ondertussen gebeurd zijn, niet zouden hebben plaatsgevonden. Spijtig genoeg bestond die technologie toen nog niet. Dat is natuurlijk het spijtige.

Mevrouw Somers, laten wij geen verwarring creëren tussen de regulator en de DVIS. Ik zie dat mevrouw Somers niet meer aanwezig is, maar ik wil het voor iedereen verduidelijken. De regulator heeft als specifieke opdracht ervoor te zorgen dat er geen discriminatie is inzake de toegang tot het net, terwijl de DVIS uitsluitend gefocust is op de veiligheid.

Ten slotte, mijnheer Veys, de zaak die u vernoemt, zal ik nakijken.

De **voorzitter**: Collega's, ik meen dat wij vanmiddag omstandig hebben kunnen discussiëren over hetgeen ons hier bezighoudt. Er zijn een aantal waardevolle zaken gezegd die in het rapport kunnen worden opgenomen. Ik wens u van harte te bedanken.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.09 uur.

La réunion publique de commission est levée à 20.09 heures.