

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

van

WOENSDAG 28 APRIL 2010

Voormiddag

COMMISSION SPECIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES
CONDITIONS DE SECURITE DU
RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE
DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU A BUIZINGEN

du

MERCREDI 28 AVRIL 2010

Matin

La séance est ouverte à 10.14 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 10.14 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition de MM. Pierre Forton, André Latruwe et Joan Peeters (SPF Mobilité et Transports)
Hoorzitting met de heren Pierre Forton, André Latruwe en Joan Peeters (FOD Mobiliteit en Vervoer)

Le **président**: Avant de commencer les auditions, j'aurais voulu évoquer deux points.

Premièrement, j'ai été interpellé par les représentants de différents groupes pour savoir si nous continuons nos travaux de la commission spéciale; deuxièmement, comment étudier les travaux, notamment ceux effectués par les experts.

En ce qui concerne les travaux de notre commission, à ce jour, comme la Chambre n'est pas dissoute vu qu'aucune décision n'est encore prise, rien ne s'oppose à ce que nous poursuivions, étant entendu que tous les travaux menés jusqu'à la réunion de lundi passé sont consignés dans des rapports. S'il devait y avoir bientôt des élections – je ne me prononcerai pas à ce sujet – et une nouvelle composition du parlement, pour autant qu'il soit ultérieurement décidé de remettre en place une commission spéciale, tous les travaux effectués constitueront la base de la poursuite des travaux de la commission.

Je me tourne vers le secrétariat pour leur demander que l'ensemble de ces travaux

(auditions et préparations) soit bien consigné dans des rapports; je crois que c'est le cas.

Quant à la deuxième question, elle concerne les travaux des experts. Lundi, à l'unanimité, nous avons marqué notre accord sur la note qu'ils nous avaient remise sur le contenu affiné de la mission telle qu'ils doivent la poursuivre pour répondre aux cinq points qui sont de la responsabilité de notre commission. Moyennant votre accord après discussion ou avis de votre part, je peux demander à la Conférence des présidents de confirmer que les experts peuvent continuer leur travail pendant la période durant laquelle nous serons peut-être amenés à les suspendre ou les arrêter.

Ainsi, ils peuvent continuer le travail, peut-être avec une modification dans les délais, sans préjuger des décisions prises par ailleurs, qu'il y ait des élections en juin ou plus tard. Troisième question: quand les chambres sont dissoutes, nous continuons sous une forme un peu hybride jusqu'au deuxième mardi après les élections. Continuerait-on pendant cette période pendant laquelle la Chambre est dissoute? Je suis à la disposition de la commission et je veux bien poursuivre les travaux.

Il y a peut-être des phases intermédiaires: on pourrait suspendre parce que nous ne serions plus tous titulaires, membres de la commission spéciale mais les experts auront peut-être besoin, pendant ce temps, de réponses à des questions qu'ils se posent. Ils auraient peut-être besoin d'orientations ou de conseils de notre part. Si nous faisons le choix de ne plus nous réunir après dissolution de la Chambre, nous pourrions tout de même alors nous réunir à l'occasion de questions

à nous poser. Il y a plusieurs solutions. Je vous laisse maintenant vous exprimer sur les trois points évoqués, le premier étant sans doute le plus facile.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik ben het helemaal met u eens. Het is belangrijk dat de experts kunnen voortwerken, ook al zijn wij mogelijks andere zaken aan het doen.

Wat het laatste punt betreft, meen ik dat er daarmee juridische problemen zijn. Bij de ontbinding van het parlement is er een regering van lopende zaken, maar geen parlement van lopende zaken.

Wij moeten alle vertrouwen hebben in de experts. Wanneer de Kamer bij mogelijke verkiezingen opnieuw wordt samengesteld, moeten degenen die dan effectief verkozen zijn, zo snel mogelijk bij de volgende Conferentie van voorzitters aandringen op een hervatting van de werkzaamheden.

Ik ga volledig akkoord met de eerste twee pistes, maar voor de derde piste vrees ik dat wij ons juridisch op glad ijs begeven.

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik ga akkoord met uw voorstel. Collega Geerts, wat het juridisch aspect betreft, stel ik voor dat wij dat laten onderzoeken door de diensten van de Kamer.

Ik wil de werkzaamheden maximaal voortzetten. De diensten van de Kamer kunnen nagaan wat wij wel of niet kunnen doen.

Le **président**: Comme vous êtes d'accord sur la procédure, je vais soumettre le point à la Conférence des présidents. Je veux avoir la certitude que tout soit bien consigné. Il faut aussi voir sur le plan juridique quelle est la portée d'éventuelles auditions après la dissolution.

Vous devez savoir qu'après la dissolution, la Conférence des présidents ne se réunira plus. Il en va de même pour les questeurs. C'est pourquoi il sera impossible de résoudre des aspects matériels. Donc, si nous voulons aborder des questions logistiques, c'est aujourd'hui qu'il nous faut les présenter en Conférence des présidents. C'est pourquoi je vais proposer que nous chargions les experts de poursuivre leur mission qui s'achèvera soit quand ils estimeront l'avoir menée à bien soit lorsque la nouvelle commission sera installée.

La Conférence a lieu aujourd'hui. Je vais donc y présenter la situation. Je sais que des points beaucoup plus importants vont y être abordés, mais le nôtre l'est aussi sur un plan logistique.

Maintenant, nous recevons les représentants du SPF Mobilité.

Pierre Forton: Monsieur le président, mesdames, messieurs, aujourd'hui, nous représentons à nous trois la Direction générale Transports terrestres (DGTT) du SPF Mobilité et Transports.

Je suis Pierre Forton. J'exerce actuellement, *ad interim*, les fonctions de directeur général de cette direction générale. Directement à ma gauche, M. André Latruwe, est chef du service de Sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer belges et un peu plus loin à ma gauche, M. Joan Peeters, est conseiller général, fonctionnaire dirigeant de la direction Transport par rail, les deux services étant situés au sein de la Direction générale Transports terrestres.

Nous avons prévu une présentation n'excédant pas une durée de 30 minutes, laissant par ailleurs des espaces disponibles pour des échanges de vues.

En ce qui me concerne, je me suis fondé, pour cette présentation, sur les grandes étapes de mon parcours professionnel, qui marquent certaines étapes des responsabilités que j'ai exercées dans le domaine ferroviaire.

Si je suis entré en fonction au département en février 1972, je n'y assume des responsabilités dans le domaine ferroviaire qu'à partir de 1988.

Je vais essayer de présenter les caractéristiques principales des grandes périodes qui se sont écoulées depuis 1988.

De 1988 à 1991-1992, j'étais responsable de la direction Transports par rail de la DGTT. Cette période a été caractérisée par de fortes contraintes budgétaires, ceci dans la perspective de la constitution du Marché commun européen de 1992, par une limitation assez forte des investissements ferroviaires et par une réforme du financement des investissements ferroviaires dans l'objectif de favoriser les simplifications administratives et donc de faciliter les décisions en matière d'investissements ferroviaires.

C'est une période au cours de laquelle j'ai été quelque peu associé à la préparation de la loi de

1991 portant sur les entreprises publiques économiques.

Entre 1991 et 2003, j'ai été directeur général de la DGTT et, simultanément, commissaire du gouvernement auprès de la SNCB jusqu'en avril 2002.

Les caractéristiques de la première période 1991-1995 sont les suivantes:

- transformation de la SNCB en société anonyme de droit public;
- participation à la mise au point et à l'application du premier contrat de gestion entre l'État et la SNCB, ce qui était une toute première expérience en la matière;
- reprise progressive des investissements ferroviaires en quantité;
- participation à la préparation et à l'approbation des premières directives européennes visant de façon générique la libéralisation du secteur;
- début du processus concret d'intégration de la Belgique dans le réseau TGV européen, les dix années précédentes ayant été consacrées essentiellement à des études.

Pour la période 1996-2003, je vous cite quelques caractéristiques:

- participation à la mise au point et à l'application du deuxième contrat de gestion;
- participation à la préparation du troisième contrat de gestion;
- développement des moyens disponibles pour les investissements ferroviaires tant en ce qui concerne le réseau conventionnel que le réseau TGV;
- poursuite de la libéralisation du secteur ferroviaire sur base de nouvelles directives européennes.

Il est fondamental de noter que c'est à partir de 1999 qu'on retrouve dans la réglementation belge les premiers prescrits en matière de réglementation ferroviaire. Ce n'était pas très important au début, il s'agissait simplement de procéder à un inventaire des normes existantes, définies à l'époque par la SNCB.

Au cours de cette période, un certain nombre des mesures de base ont été prises, mesures qui ont entraîné notamment la scission juridique de l'ex-SNCB en trois entités juridiques distinctes et qui ont conduit à la création, en 2003, d'organes autonomes et indépendants: un organe de régulation, un organe de sécurité, représenté par André Latruwe aujourd'hui, et une cellule d'enquête dans le giron du SPF.

Pour la période 2003-2008, je n'ai exercé aucune mission dans le management opérationnel du SPF. J'étais devenu directeur général chargé de mission suite à la réforme Copernic.

En ce qui concerne la période 2008 à ce jour, à la demande du gouvernement, j'étais chargé à titre intérimaire, de la responsabilité de la DGTT.

Depuis ces deux dernières années, nous avons constaté:

- un énorme de travail de transposition en droit belge des directives européennes, particulièrement dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité;
- un impact assez fort sur le développement des corridors de fret européens;
- des questions visant l'approfondissement du statut des trois organes autonomes et indépendants dont je viens de parler;
- une redéfinition du rôle du Comité consultatif des usagers, du service de médiation ferroviaire, avec l'obligation de constituer une cellule interne au SPF pour appliquer le règlement 1371 de 2007 qui concerne les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Avant de passer la parole à mes collègues, je voudrais faire quelques petites observations.

On constate une absence quasi généralisée de prescrits de sécurité dans tous les contrats de gestion de la SNCB et des trois entreprises qui lui ont succédé. Il était envisagé, convenu, décidé, à l'époque, que la sécurité n'était pas une matière "contractualisable".

Par ailleurs, nous avons, bien entendu, le sentiment d'exécuter correctement et objectivement nos missions. Bien sûr, on peut toujours s'améliorer – c'est un fait tout à fait évident –, mais ce selon les prescrits qui nous sont impartis. Cela limite forcément l'impact de la DG Transports terrestres sur les décisions finales d'opportunité qui sont prises.

Enfin, l'administration dépend des volontés ministérielles pour déterminer le niveau de son implication dans la préparation des décisions. Au cours des dernières décennies, on a constaté que le niveau de cette implication a varié parfois fortement au fil du temps.

Je vous propose maintenant d'entendre la présentation de M. Joan Peeters, conseiller général, directeur, fonctionnaire dirigeant du service Transport par rail, étant entendu nous avons reçu hier un courrier de votre commission

nous demandant de vous fournir des éléments d'information sur des sujets très importants.

J'ai pris contact avec la présidente du comité de direction et avec mes collègues. Nous avons décidé que nous donnerions la priorité absolue à la demande et de fournir les informations dans les délais requis, à savoir le début de la journée du lundi 10 mai. Nous essaierons d'arriver à récolter toutes ces informations pour le 7 mai. C'est en tout cas, ce que nous visons.

Nous voudrions attirer votre attention sur quelques points. Nous ne disposons pas de toutes les archives requises dans notre SPF. Ces archives sont plus riches pour les deux dernières décennies, elles le sont moins pour les années '80. Nous ferons cependant le maximum pour rechercher des archives qui se trouvent sans doute ailleurs. Quant aux dossiers présentés au Conseil des ministres, il s'agit d'une situation similaire, dans le sens où l'administration n'a pas toujours été associée à des décisions prises par le Conseil des ministres. Nous effectuerons des recherches au maximum de nos possibilités.

Comme nous l'avons fait pour les représentants de la Cour des comptes qui a été investie d'une mission de produire un rapport d'information sur le sujet qui nous préoccupe aujourd'hui, nous vous réserverons avec tous nos agents et nos collaborateurs la priorité dans l'information. Bien entendu, nous restons à l'entière disposition de la commission pour toute autre demande d'information.

Joan Peeters: Mijnheer de voorzitter, mijn naam is Joan Peeters. Ik sta sinds begin 2008 aan het hoofd van de Directie Spoorvervoer, die een van de vier directies van het Directoraat-generaal Vervoer te Land is.

Wat kenmerkt in een notendop de Directie Spoorvervoer?

De missie van de Directie is bijdragen tot de vormgeving en de uitvoering van het federale beleid inzake duurzame mobiliteit, uiteraard toegespitst op het spoorbeleid.

Op internationaal vlak werkt de Directie mee aan het opstellen van nieuwe, reglementaire teksten, richtlijnen en verordeningen. De Directie heeft ook veel bilaterale contacten met onze buurlanden over specifieke projecten en thema's.

Op nationaal vlak beantwoordt de Directie aan twee bewindslieden, met name aan de

staatssecretaris voor Mobiliteit op het vlak van de spoorwegreglementering, van de aflevering van de vergunningen aan spoorwegondernemingen en inzake de veiligheid aan de overwegen. Anderzijds beantwoordt de directie aan de minister van Overheidsbedrijven voor alles wat de relatie tussen de Staat en de drie bedrijven van de NMBS Groep aangaat. Ik bedoel ter zake de beheerscontracten, de investeringen, de budgettaire aspecten, de specifieke regelgeving inzake de overheidsbedrijven alsook de voorbereiding van strategische projecten.

In dit raam hebben wij uiteraard regelmatige contacten met de Gewesten, die bij het opstellen van nieuwe regelgeving, bij investeringsprojecten en uiteraard ook bij de problematiek van de veiligheid aan de overwegen betrokken zijn.

Wie zijn onze externe partners en klanten? Uiteraard is er de reiziger en zijn er de spoorwegondernemingen. De Directie bereidt de dossiers voor op basis waarvan de staatssecretaris de vergunningen aflevert. Voorts zijn er ook de Gewesten, de gemeenten en de burgers, wanneer het over overwegen en investeringsprojecten gaat. Uiteraard zijn er ook de drie bedrijven van de NMBS Groep, de Europese Commissie en aanverwante diensten, OTIF en nog een aantal andere, internationale organisaties.

De directie bestaat uit een team van 28 personen, waarvan er 23 van universitair niveau zijn. Het gaat om een heel jonge ploeg. De helft is minder dan 35 jaar oud. De Directie bestaat uit een dienst Infrastructuur, een dienst Spoorwegmarkt, een dienst Binnenlands Reizigersvervoer evenals uit een juridische cel.

U ziet hier het organigram.

De dienst Spoorwegmarkt houdt de pols aan het marktgebeuren en heeft dus heel wat internationale activiteiten.

Momenteel werkt dit team onder andere mee aan het totstandkomen van een nieuwe verordening betreffende het Europees spoornetwerk voor concurrerend vrachtvervoer, evenals aan de uitbouw van de ERTMS-vrachtcorridors, in eerste instantie corridor C, maar ook de verlenging tot de Belgische havens van corridor A en corridor F staan op het programma.

Het is die ploeg die ook instaat voor het onderzoeken van de vergunningsaanvragen, die de dossiers voorlegt aan de staatssecretaris.

Vorige week hebben wij zo de vergunning laten afleveren voor NMBS Logistics, het nieuwe vrachtfiliaal van de NMBS.

Binnen deze dienst werd op 1 april ook, zoals de heer Forton daarnet zei, een kleine cel opgericht die moet instaan voor de handhaving van verordening 1371/2007 over de rechten en de plichten van treinreizigers.

Ten slotte, zonder het volledige lijstje af te lopen, verzorgt deze dienst ook de monitoring van het beheerscontract van de NMBS-Holding.

De dienst Binnenlands Reizigersvervoer staat, kort gezegd, in voor alles wat de NMBS aanbelangt, dus het beheerscontract, de overheidsdotaties, het vervoersaanbod, de kwaliteit van de dienstverlening, de tarifiering.

De dienst Infrastructuur bestaat uit twee teams. Het voornaamste team bestaat uit zes ingenieurs die vooral de planning en de opvolging van de investeringen in spoorweginfrastructuur en onthaalinfrastructuur opvolgen. Deze ploeg ijvert voor een verbetering van de meerjarenplanning, van de jaarlijkse investeringsprogramma's en van de investeringsprojecten. Een tweede team staat in voor de veiligheid aan de overwegen. Dit wil zeggen dat het meewerkt aan de afschaffing van overwegen, dat het koninklijke besluiten daarvoor opstelt en de signalisatie aan de overwegen vastlegt via ministeriële besluiten en dat het controles op het terrein uitvoert. Deze dienst staat ook in voor de monitoring van het beheerscontract van Infrabel.

De juridische cel ten slotte draagt bij aan de opstelling van nieuwe Europese regelgeving en steekt vooral veel energie in de omzetting van deze regelgeving in Belgisch recht. Op 26 januari zijn er nog vier spoorwegwetten door het Parlement goedgekeurd. Daaruit vloeien uiteraard nog een hele reeks uitvoeringsbesluiten voort, die door die dienst in samenwerking met de ploeg van André Latruwe worden voorbereid.

Wat zijn nu de voornaamste evoluties die de directie Spoor gekend heeft de laatste jaren? Ik ben mijn loopbaan begonnen bij het departement in 1999 en ik dacht toen dat de spoorsector eigenlijk een stabiele en conservatieve sector was. Ik heb voordien twintig jaar in de ontwikkelingssamenwerking gewerkt en ik verwachtte mij eigenlijk aan "un long fleuve tranquille", maar niets bleek minder waar. De evolutie heeft de laatste jaren plaatsgevonden aan het ritme van de opeenvolgende

spoorwegpakketten die onder meer betrekking hebben op de liberalisering van de markt, de spoorwegveiligheid, de interoperabiliteit, de bescherming van de reizigers, de transparante contractualisering van de openbare dienstverlening, het reguleren van de staatssteun aan spoorwegondernemingen, het promoten van duurzaam vervoer. Het is trouwens in die context dat in 2005 de NMBS gesplitst werd.

Binnen de directie heeft dat onder andere meegebracht dat er een fundamentele wijziging is ingevoerd in het systeem van de planning en de monitoring van de spoorweginvesteringen. Voordien bestond er een systeem van voorafgaande visa. De directie werd toen gevraagd om jaarlijks zowat tweeduizend dossiers voorafgaandelijk goed te keuren. Dat is nu gewijzigd naar een systeem waarbij de opvolging gebeurt op basis van projectdossiers. Die migratie naar het nieuwe systeem is volledig gebeurd eind 2008.

Dat wil echter niet zeggen dat we aan het eind van het verhaal staan. Immers, wat de spoorwegsector kenmerkt – ik verwijs naar een studie die in 2005 werd uitgevoerd door een Deense professor –, is dat de werkelijke kosten voor investeringsprojecten gemiddeld 45 % hoger liggen dan de geraamde kosten. Anderzijds bedraagt de gemiddelde overschatting van baten in termen van vervoer niet minder dan 51 %. Onze dienst wil zich dus nog verder blijven toeleggen op een verbetering van de planning en de monitoring van investeringsprojecten.

Voor de administratie betekende dit dat haar taken van regulering, monitoring, opvolging en controle niet alleen in volume toenamen, maar ook ingewikkelder werden en verdere specialisering vergde.

De heer Forton heeft daarnet al kort aangehaald dat er sinds 1999 verschillende diensten werden opgericht. De voorloper van DVIS was in 1999 de Technische Steundienst Der Spoorwegen (TSDS/STAF), die het directoraat-generaal kwam ondersteunen voor de opstart van de regelgeving. In 2004 werd de dienst Regulering opgericht, en in 2005 de dienst DVIS en het Onderzoeksorgaan. Daarbij heeft de directie haar activiteiten toegespitst op regelgeving, de toepassing ervan en de rol in de relatie tussen de Staat en de drie vennootschappen van de NMBS-Groep.

In die optiek werd de directie begin 2007 gereorganiseerd. Zoals ook al werd aangehaald, werd in 2010 een dienst opgericht binnen de

dienst Spoorwegmarkt om de reizigersrechten te garanderen.

De directie heeft ook een actieve rol gespeeld in enkele veiligheidsaudits. In 2001 hebben wij samen met de Technische Steundienst voor Spoorvervoer en met de dienst Chemische Risico's van Tewerkstelling en Arbeid het veiligheidsbeheer in de goederenstations onderzocht. Speciale aandacht ging naar het aspect gevaarlijke goederen. De opzet was vooral het verbeteren van het veiligheidsbeheer en de noodplanning. Naar aanleiding daarvan stelde de NMBS een actieplan op dat door ons zesmaandelijks werd opgevolgd.

Naar aanleiding van het ongeval in Pécrot heeft de administratie van de Ministerraad de opdracht gekregen een externe audit naar de veiligheid bij de NMBS uit te besteden. Deze audit werd toevertrouwd aan Lloyd's Register, en werd uitgevoerd in de periode 2003-2004.

Een zestal punten werd onderzocht. Werkt de NMBS conform de veiligheidsregelgeving? Hoe staat het met het veiligheidsbeheersysteem van de NMBS? Hoe staat het met het externe toezicht op derde spoorwegondernemingen en op wat later Infrabel zou worden? In welke mate is de spoorwegreglementering toegankelijk en leesbaar voor derde spoorwegondernemingen? En, wat met de op stapel staande herstructurering van de NMBS en de aanwezigheid van derde operatoren? Ten slotte werd de audit over de treinbesturing, uitgevoerd in opdracht van de NMBS, meegenomen in de conclusies van het rapport van Lloyd's Register. Ook deze audit gaf aanleiding tot een actieplan. In tegenstelling tot wat op de slide staat, ging het niet om een jaarlijkse maar om een zesmaandelijks opvolging door de administratie. Om af te sluiten, de Directie Spoorvervoer is al verschillende keren door het Rekenhof geaudit. In 2001 gebeurde dat onder meer tijdens het onderzoek naar het gebruik van de overheidsmiddelen door de NMBS. Dit was een aanzet tot de verbetering van het monitoringsysteem inzake de investeringen. In 2008 werd het onderzoek toegespitst op de beheerscontracten en de uitvoering ervan. Ook dit onderzoek heeft aanleiding gegeven tot een nieuwe aanpak bij het opstellen van het huidige beheerscontract.

Zoals mijn directeur-generaal daarnet zei, levert het Rekenhof op dit moment een bijdrage aan de werkzaamheden van deze commissie, waarbij het onderzoek wordt toegespitst op de investeringen in ECTS, TBL1+ en GSMR, op het omzetten naar Belgisch recht van de veiligheidsrichtlijnen, en op de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 en

de beheerscontracten die betrekking hebben op de exploitatie veiligheid.

André Latruwe: Mijnheer de voorzitter, dames en heren van de commissie, goedemorgen, mijn naam is André Latruwe en ik heb de leiding over de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen. Wij zijn de jongste directie, niet met betrekking tot de leeftijd van de medewerkers, maar in creatie bij het directoraat-generaal Vervoer te Land.

Hoe zijn wij ontstaan? De veiligheidsrichtlijn 2004/49 van de Europese Commissie, van de Raad en het Parlement om precies te zijn, heeft ieder land de opdracht gegeven om een Veiligheidsinstantie op poten te zetten. De tweede fase was de wet van 19 december 2006 waardoor de opdracht en de verantwoordelijkheden van de Veiligheidsinstantie werden vastgelegd en waarin ook werd bepaald dat de Koning een Veiligheidsinstantie bij de FOD Mobiliteit en Vervoer zou aanstellen. De derde fase is het koninklijk besluit van 16 januari 2007, waardoor DVIS als nationale Veiligheidsinstantie werd aangesteld.

Ik zal kort de taken en verantwoordelijkheden van de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen overlopen. Een eerste reeks taken betreft de afgifte, vernieuwing en wijziging en indien nodig de intrekking van de veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen. Iedere spoorwegonderneming die haar activiteiten een eerste keer in België opstart, moet een veiligheidscertificaat deel A hebben. Daarmee moet de onderneming aantonen dat ze over een veiligheidsbeheersysteem beschikt. Het deel A is dan geldig voor alle landen van de EU.

Om in België operationeel te kunnen worden, moet ook een deel B bij ons worden aangevraagd, waarmee zij aantonen dat zij de nationale reglementering kennen en kunnen toepassen.

Een tweede taak betreft de afgifte, vernieuwing en wijziging van de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerder. Dat loopt relatief parallel met het veiligheidscertificaat van de spoorwegonderneming, met het enige verschil dat er maar een typedocument is. De vergunning vult zowel het veiligheidsbeheersysteem in, plus de mogelijkheid dat de infrastructuurbeheerder heeft aangetoond dat hij zijn taak voor een veilig onderhoud en een veilige exploitatie van het spoorwegnet aankan.

Een tweede reeks taken betreft de toelating tot indienststelling van de subsystemen. Dat kan infrastructuur zijn, de bovenleiding, de seininrichting of het rollend materieel. Iedereen die iets nieuws in dienst neemt, moet de toelating krijgen van de Veiligheidsinstantie. Wij geven die toelating op basis van een verklaring van keuring aan de hand van nationale en internationale voorschriften. Bovendien moet de aanvrager aantonen dat zijn subsysteem veilig geïntegreerd is in het spoorwegsysteem.

Een andere groep taken betreft de bijdrage aan de ontwikkeling van het regelgevend kader. Als er moet geverifieerd worden ten opzichte van een regelgevend kader, moet er in de eerste plaats ook een regelgevend kader zijn. DVIS werkt mee aan de ontwikkeling van de Europese technische en veiligheidsvoorschriften. Hij werkt mee aan de opstelling van nationale veiligheidsvoorschriften en nationale aanvullingen van de Europese technische specificaties.

Ten derde, DVIS geeft gelijkluidend advies bij de voorstellen van de infrastructuurbeheerder voor de exploitatieregeling. De wet heeft het opstellen van de exploitatieregeling toegewezen aan de infrastructuurbeheerder, mits toezicht van de Veiligheidsinstantie.

Het bestaan van al die veiligheidsvoorschriften is een punt, maar er moet natuurlijk ook toezicht op uitgeoefend worden dat ze effectief door iedereen toegepast worden. De controle op de toepassing van de technische en de veiligheidsvoorschriften doen wij. We doen inspecties op de toepassing van de regelgeving, waarbij we bij de firma's zelf nader gaan bekijken of ze alles toepassen.

Een nieuwe taak die nu in voorbereiding is, zijn audits op de wijze waarop de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder hun veiligheidsbeheersysteem in de praktijk toepassen.

Ten vierde, na een ongeval moeten onze onderzoeksorganen een rapport maken. Een rapport eindigt altijd met aanbevelingen. De bedoeling is dat de Veiligheidsinstantie de aanbevelingen van de onderzoeksorganen toepast. Het gaat om onderzoeksorganen in het meervoud. Het kan goed mogelijk zijn dat er een ongeval gebeurt in het buitenland met Belgisch rollend materieel. Dan worden wij ingelicht en of ondervraagd daaromtrent.

Sedert de wet van 26 januari 2010 moeten we

toezicht uitoefenen op de opleidingsinstelling voor treinbestuurders. Voor het ogenblik is dat hoofdzakelijk beperkt. Wij kijken of alle attesten van de beroepsopleiding, medisch en psychisch in orde zijn. We geven dan een brevet af aan de treinbestuurders.

Wij kijken of alle attesten in orde zijn, zowel van beroepsopleidingen, medisch en psychisch, en geven een brevet via de spoorwegondernemingen aan de treinbestuurders af. Als gevolg van een aantal beslissingen van de Europese Commissie komt er vanaf 31 oktober 2011 een nieuwe Europese vergunning voor treinbestuurders. Dan moeten wij een Europese databank van alle treinbestuurders bijhouden. Die databank zal tussen alle landen van de Europese Unie worden uitgewisseld.

Een andere van onze taken is het bijhouden van het nationaal voertuigenregister. De basis van inhoud is opnieuw door een beslissing van de Europese Commissie vastgelegd. Dit register bevat al het tractiematerieel dat in België is toegelaten, en het goederenmaterieel dat in België is ingeschreven en in heel Europa is toegelaten. De bedoeling is dat al die nationale databanken aan een Europese databank worden gekoppeld. Het is vergelijkbaar met de inschrijving van voertuigen. Ook elk spoorwegvoertuig moet worden ingeschreven. Die krijgt dan een identificatienummer dat erop wordt geschilderd.

De Veiligheidsinstantie heeft sinds 26 januari 2010 een nieuwe taak, met name het erkennen van de eenheden belast met onderhoud. Bij elk voertuig dat wij in het voertuigenregister inschrijven, duiden we aan wie verantwoordelijk is voor het onderhoud, niet alleen voor de uitvoering ervan maar ook door ervoor te zorgen dat het materieel tijdig in onderhoud gaat. Er is nu een wetgeving in verdere ontwikkeling waarbij de Koning de criteria zal vastleggen waaraan zo een eenheid belast met het onderhoud moet voldoen om in België te worden erkend.

In verband met de wetswijziging van 26 januari 2010 is het KB over de effectieve erkenning van de scholen, de opleiders en de examinatoren van opleidingsinstelling van treinbestuurders nog in voorbereiding. Vandaag worden die nog via KB erkend. Via de nieuwe wet van 26 januari 2010 is dat een verantwoordelijkheid van de Veiligheidsinstantie. Vanaf nu moeten wij meer toezicht houden op de examens en kijken of de periodieke controles in verband met beroepskennis, psychologische en medische geschiktheid van de treinbestuurders

door de spoorwegondernemingen effectief worden uitgevoerd.

Naast onze nationale taak in België zijn wij ook verplicht om de coördinatie of integratie in Europa verder te verbeteren en ervaringen uit te wisselen met de andere lidstaten. De Veiligheidsinstanties in alle landen bestaan nog maar enkele jaren, dus er moet nog veel beroepservaring worden opgedaan. Daarom nemen wij deel aan het overleg dat door het ERA wordt georganiseerd en werken wij samen met het ERA aan het opstellen van aanbevelingen voor de Europese Commissie over de verdere evolutie van de veiligheidsvoorschriften en de interoperabiliteit.

Wij werken samen met het ERA en de spoorwegsector om uit te leggen hoe de regelgeving moet worden toegepast. Wat van Europa komt, is immers niet altijd even duidelijk en de toepassing ervan vraagt heel wat uitleg en bijsturing. Wij nemen ook deel aan het overleg dat het ERA organiseert met andere Veiligheidsinstanties en onderzoeksorganen.

In samenwerking met het ERA en de Europese Commissie werken wij verder aan het samenstellen van een aantal Europese databanken om de doorstroming van het spoorvervoer in Europa te vergemakkelijken zodat iedereen toegang heeft tot dezelfde informatie. De databanken die op Europees niveau in voorbereiding zijn, betreffen de verklaringen van conformiteit van de subsystemen, de keuringsverklaringen van de subsystemen, de nationale veiligheidsvoorschriften, de nationale technische voorschriften, de types van toegelaten voortuigen, het virtueel register met toegelaten voortuigen, de identificatie van de voertuighouders en de punctuele veiligheidsvoorschriften.

Als lid van de FOD Mobiliteit en Vervoer vertegenwoordigt DVIS ook België als lidstaat bij de Europese Commissie. DVIS vertegenwoordigt België bij het RISC – Railway Interoperability and Safety Committee – van de Europese Commissie. Wij nemen deel aan de workshops van de Commissie en het RISC.

Wij organiseren ook overleg binnen de Belgische spoorwegsector omtrent voorstellen van de Commissie wanneer er advies wordt gevraagd over wat in België gebeurt.

Nog een bijzondere taak betreft het vervoer van gevaarlijke goederen waarbij wij België vertegenwoordigen op de vergaderingen van OTIF en de Europese Commissie. Wij oefenen ook

toezicht uit op het naleven van de veiligheidsvoorschriften bij het vervoer van gevaarlijke goederen.

Ten slotte, moeten wij jaarlijks een jaarverslag opstellen. We doen dat op basis van de structuur overeengekomen binnen het ERA. Die is in elk land gelijk en maakt dus gemakkelijk vergelijkingen met andere landen mogelijk.

Wij hebben er al drie gemaakt. Wij zijn nog ervaring aan het opdoen om dat wat beter te structureren. Het jaarverslag publiceren wij op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het Europees Spooragentschap krijgt een kopie. Wij verspreiden, op dit ogenblik erg beperkt, ook een papieren versie, naar de Veiligheidsinstantie en de stakeholders.

Het organigram ziet er als volgt uit. Ik denk niet dat wij dat nu in detail moeten overlopen.

Ik dank u voor uw luisterbereidheid.

Linda Musin (PS): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier les trois orateurs pour la qualité de leurs exposés et leur dire qu'ils suscitent quelques questions. Je me tournerai en premier vers M. Forton. Monsieur, vous avez dressé un bilan rapide des périodes importantes. Vous avez parlé de fortes contraintes budgétaires entre 1988 et 1992. De 1991 à 1995, vous parlez de "reprise progressive des investissements ferroviaires", pour reprendre vos termes. Il serait plus qu'intéressant de vous entendre développer ce point. J'entends par là que vous puissiez produire des données chiffrées pour mieux comprendre ce que vous appelez "reprise progressive" par rapport à la période précédente.

Deuxièmement, vous nous avez parlé d'une "absence quasi générale de normes, de prescrits de sécurité". En quoi ne pouvait-on pas normaliser la sécurité? Quelle est votre opinion à ce sujet?

Troisièmement, vous avez dit que l'administration dépend des volontés ministérielles. On constate que le niveau des implications a varié avec le temps. Vous en avez trop dit ou pas assez. Je voudrais vous demander non pas un historique de la bonne ou de la mauvaise volonté des ministres successifs mais de développer ce point. Doit-on établir un lien entre la bonne ou mauvaise volonté des ministres et l'absence ou la présence de moyens?

J'avais également une question pour M. Peeters. Vous nous avez dit qu'après Pécrot, le Conseil

des ministres avait demandé un audit et que cette mission avait été confiée à Lloyd's Register et à Arcadis. Pouvons-nous disposer des conclusions de ce rapport? Il serait intéressant de pouvoir en disposer, même partiellement.

Enfin, j'ai une question pour M. Latruwe. Vous avez évoqué le contrôle dont vous êtes chargé aujourd'hui pour les formations de conducteurs de train, en matière d'attestations médicales, psychologiques et autres. Quand vous dites que nous tendons pour octobre 2011 vers une nouvelle autorisation pour les conducteurs de train au niveau européen, j'aurais voulu savoir si des conclusions de cette étude, de ce contrôle, étaient déjà disponibles.

Le **président**: Nous devrions auditionner des représentants le 12 mai. À cette occasion, nous pourrions obtenir des documents sur la question.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik wil de sprekers bedanken. Ik heb enkele concrete vragen.

Mijn eerste vraag gaat over de homologatieprocedure. In deze commissie vroeg onder andere een vertegenwoordiger van een belangenorganisatie waarom de FOD Mobiliteit er zo lang over doet om bepaalde systemen, met name TBL1+, te homologeren. Achteraf hebben we hier een tabel gekregen van de heer Descheemaeker waarin de verschillende data werden gegeven van de homologatie voor de 72 en de 24 volt. Daarin bleek dat er wel degelijk een aantal maanden verliep na de aanvraag van de homologatie, zowel wanneer de aanvraag vertrok bij de NMBS als wanneer de FOD en DVIS actief tussenbeide kwamen bij de homologatie van de verschillende veiligheidssystemen. Wat is de procedure? Op welke manier kan die worden versneld? In alle discussies bleek dat toch een angel te zijn.

Mijn tweede vraag gaat meer specifiek over de werking van DVIS. U hebt gezegd dat het een jonge organisatie is, die nog volop moet worden uitgebouwd. Als ik het jaarsverslag van 2007 en 2008 bekijk, stel ik toch telkenmale vast dat er zowel tussen de lijnen als expliciet wordt vermeld dat er eigenlijk een sterk personeelstekort is. Men plant een aantal audits, maar het aantal effectief uitgevoerde audits blijkt eigenlijk niet hoog te liggen. In het jaarverslag staan twee geplande audits die effectief zijn uitgevoerd. Er staat dat de resultaten nog verder moeten worden uitgewerkt. We hebben hier een organigram op papier gezien. In het jaarverslag van 2007 stond dat er

24 personeelsleden op de dienst DVIS werkten. Ik weet niet hoeveel er dat vandaag zijn, maar bij ERTMS en andere systemen stonden 6 of 7 personen vermeld. Als we dan de cijfers van ERA bekijken over de situatie in de buurlanden, zie ik toch dat het aantal in soortgelijke organisaties – ik weet dat men een vermenigvuldiging moet maken met het aantal treinkilometers en dergelijke – veel hoger ligt.

Dan kom ik op een tweede element. Wij hebben eind december of begin januari in de Kamer een aantal dikke boeken goedgekeurd, met het spoorwegpakket, die een invloed hadden op de werking van DVIS, ook voor de controle van ongevallen. Ik heb in het Staatsblad een aantal benoemingen gezien. Zijn die benoemingen vandaag al operationeel? Het laatste dat ik bij heb, is het ministerieel besluit tot aanwijzing van de hoofdonderzoeker en onderzoeker voor het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor. Hoe wordt dat geïntegreerd in het geheel en in welke mate is dat werkzaam? Een derde element betreft de kwalificatie van treinbestuurders.

Vroeger deed de NMBS zelf de kwalificatie. Omdat Europa stelt dat zulks door een onafhankelijke instantie moet gebeuren, is dat nu niet langer het geval. Ik meen uit de toelichting echter te hebben begrepen dat er een arrest van de Raad van State is waarin op juridische problemen inzake de overdracht van bevoegdheden wordt gewezen.

Ik zou graag een stand van zaken ter zake willen krijgen. Ik wil ook weten hoe een en ander vandaag in de praktijk wordt opgelost. Mij lijkt er een juridische leemte te zijn ten opzichte van een besluit in het Belgisch Staatsblad van 31 oktober 2007 betreffende een arrest van de Raad van State over de erkenning van de bedoelde opleiding.

Mijnheer de voorzitter, een vierde element, waarmee ik mijn eerste interventie afrond, betreft de privéoperatoren.

In de bijzondere commissie maar ook in de commissie voor de Infrastructuur heeft minister Vervotte verklaard dat zij niet bij machte is om bijvoorbeeld systemen als TBL1+ bij privéoperatoren af te dwingen, omdat TBL1+ een nationaal en geen Europees element is. Europa kan evenmin als minister Vervotte de invoering van het systeem afdwingen. De bevoegdheid ter zake ligt bij staatssecretaris Schouppe.

In welke mate kan DVIS of de FOD Mobiliteit in het algemeen een rol spelen bij het afdwingen bij privéoperators van TBL1+ of andere veiligheidssystemen?

Mij lijkt het essentieel – wij spreken in de bijzondere commissie telkenmale over de NMBS – dat ook privéoperators – vooral op cargo gebied, aangezien de impact van een mogelijk ongeval door de massa veel groter zal zijn – met veiligheidssystemen zijn uitgerust.

Ik wil specifiek uw visie op de kwestie weten. Ik wil ook weten in welke mate de invoering van dergelijke systemen afdwingbaar kan worden gemaakt.

Jan Mortelmans (VB): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heren voor hun komst en voor de interessante uiteenzetting.

Bijzonder interessant waren de conclusies van de heer Forton, zijnde de drie opmerkingen die hij tot slot van zijn uiteenzetting maakte.

Dat is namelijk, ten eerste, de totale afwezigheid van de veiligheidsvoorschriften in de beheerscontracten, omdat zij blijkbaar niet contractueel zouden kunnen worden vastgelegd. Ik stel mij de vraag hoe zulks kan. In welke mate zou de afwezigheid van bedoelde bepalingen nefast voor de veiligheid op het spoor kunnen zijn?

Hoe komt het dat de FOD Mobiliteit, die volgens mij bij de beheerscontracten betrokken is, geen invloed heeft kunnen uitoefenen om veiligheidsvoorschriften in voornoemde contracten opgenomen te krijgen?

U merkt, ten tweede, op dat u objectief uw taak doet, wat echter ook de impact op de eindbeslissing beperkt. Ook hier wil ik u vragen mij een en ander beter uit te leggen. Wat bedoelt u precies met uw bemerking? Ze is immers interessant genoeg om desbetreffend wat meer te weten.

U wijst er ook op dat de administratie van de wil van de minister afhangt. Dat klopt. U voegt eraan toe dat die wil in de loop der jaren wel eens varieerde. Ik zou ter zake wat meer informatie krijgen. Wat bedoelt u met uw opmerking? Wat is er juist aan de hand?

U zegt dat u ook niet over alle archieven beschikt. Soms hoor ik hallucinante verhalen. Als er aan het hoofd van een FOD een nieuwe minister komt,

gebeuren er nogal eens dingen, niet alleen op de kabinetten, maar ook op de administraties. Er willen nogal eens zaken verdwijnen. Dat lezen we dan in de pers. Ik neem aan dat dat hier niet het geval zal zijn, maar wat gebeurt er dan met die archieven? Worden die ergens anders bewaard? U zegt dat u moet nakijken waar de archieven van vroeger zijn. Worden die niet centraal bewaard? Dat zouden wij toch ook willen weten.

U hebt uitgelegd dat u voor twee verschillende ministers werkt, namelijk voor de staatssecretaris en voor minister Vervotte. Bemoeilijkt dat de relaties tussen de FOD en uw dienst? Had u liever gezien dat er één minister bevoegd is? Ik neem aan van wel. Dat zou misschien een ideale situatie zijn. Vindt u dat het een moeilijke zaak is? Zou u liever hebben, in de toekomst, als er ooit nog een nieuwe federale regering komt, dat dat allemaal onder één minister zou zitten?

Ik zou ook willen vragen of de veiligheidsvoorschriften door alle spoorwegoperators op dit ogenblik even goed worden opgevolgd. Hoe kan DVIS daarin concreet interveniëren?

Recent is beslist om prioriteit te geven aan TBL1+ in plaats van aan ETCS. ETCS werd nog even in de wachtzaal gezet. Lijkt u dat een verstandige keuze? In welke mate is DVIS daarbij betrokken geweest of daarin gehoord?

Bij de aflevering van certificaten, in hoeverre gaat uw dienst na of het systeem voldoende voorwaarden biedt op het vlak van interoperabiliteit?

Hoe verlopen de contacten met de verschillende operators?

Tot slot, er worden, zoals u hebt gezegd, in de loop van de jaren verschillende audits doorgevoerd, maar andere dan weer niet. Er worden onderzoeken gedaan. Er worden adviezen geformuleerd en u krijgt zelf ook adviezen vanuit de Europese Commissie enzovoort. Ik neem aan dat er audits worden gemaakt, maar wat gebeurt daar dan concreet mee? Wordt dat gegoten in wetgevende teksten? Worden er op het terrein onmiddellijk acties ondernomen om bepaalde zaken te veranderen? Mijn vraag is dus wat er uiteindelijk gebeurt met de conclusies van al die enquêtes, al die adviezen en al die audits. Hoe kunnen parlementsleden daar een zicht op krijgen?

Mijnheer Latruwe, ik kom nu tot uw uiteenzetting.

Als ik me niet vergis, zei u dat een van de voorwaarden voor de aflevering van een vergunning aan een spoorwegonderneming, het hebben van een veiligheidsbeheersysteem is. Aan welke criteria moet dat systeem voldoen? Wat zijn de voorwaarden voor een veiligheidsbeheersysteem?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser.

La première fait suite à l'audition des représentants de la Commission européenne qui nous ont indiqué être en ce moment en relation avec l'État belge, et donc avec le SPF Mobilité, concernant les spécifications de la TBL1+. Visiblement, il y avait des demandes de vérification de l'interopérabilité du TBL1+. J'aurais voulu savoir si vous confirmiez ces contacts. Pouvez-vous nous en dire plus? Sont-ils concluants en termes d'interopérabilité du système?

Mes autres questions se basent sur le rapport annuel 2008 de l'Autorité nationale de sécurité. À la fin du point 2, en page 11, on dit: "À première vue, on observe une baisse du niveau de sécurité. Il est néanmoins délicat sur une période de trois ans d'en conclure que la sécurité devient défailante. Pour que l'on puisse se prononcer avec certitude sur le niveau de sécurité des chemins de fer belges, la moyenne doit être calculée sur une période de quatre ou mieux cinq ans." On a maintenant davantage de recul par rapport au rapport de 2008. Pouvez-vous nous indiquer si vous confirmez ce constat de baisse du niveau de la sécurité ou si ce constat a évolué positivement?

De même, au point 3 du rapport annuel, dans les "résultats des recommandations de sécurité", on lit "qu'il est trop tôt pour analyser de manière significative" – vous aviez émis dans le rapport 2007 une série de recommandations – "les résultats des recommandations de sécurité émises en 2008 à l'occasion de l'enquête sur les accidents". Une série de recommandations a été faite pour aboutir à l'élaboration par le gestionnaire de l'infrastructure d'un plan d'action d'amélioration dans les domaines de la stratégie d'amélioration des processus, de la séparation des fonctions et des tâches de sécurité et de la standardisation des règles de contrôle et de la mise en œuvre de celles-ci. L'Autorité assure le contrôle de la bonne exécution de toutes les modifications qui sont présentées dans le cadre de ce plan. J'aurais souhaité savoir ce qu'il en était de l'évolution de la mise en œuvre de ce plan

et de vos recommandations.

Le président: Est-il possible, pour l'approbation de TBL1+ en termes de signalisation, d'obtenir une ligne du temps depuis le moment où vous avez reçu les demandes d'homologation jusqu'à celui où l'homologation a été délivrée? Il nous a été dit ici qu'il s'agissait de procédures qui sont très longues. Comment justifier des délais relativement longs? Je veux dire: entre le moment où la SNCB (ou Infrabel) a introduit une demande d'homologation de TBL1+ – on peut prendre un exemple ou deux de matériel roulant ou de poste de signalisation – et celui où la licence a été accordée, pouvons-nous avoir les différentes étapes décomposées?

Deuxièmement, on a parfois l'impression que, pour des matériels utilisés dans certains pays, les homologations ne sont pas reconnues mutuellement. Elles doivent être obtenues pays par pays. Quels sont les obstacles à un système de reconnaissance mutuelle? Apparemment, l'ERA nous dit avoir l'intention d'aborder encore ce sujet lors de prochaines réunions. Quels sont les obstacles d'ordre technique et juridique qui empêchent d'aller plus loin? Nous avons connu cela avec le transport routier. Il y a sans doute des dispositifs de validation au niveau national qu'il convient d'approuver.

Troisième élément: j'observe que, dans huit États européens, les tâches qui vous sont confiées le sont à des établissements publics autonomes. Dans un certain nombre de ces pays, leur degré d'autonomie est total et absolu, en ce sens qu'ils ne dépendent jamais d'un ministre. S'ils dépendent d'une autorité, c'est du parlement. Or notre structure historique, qui nous incite peut-être à aller moins vite, est telle qu'il existe, malgré tout, une dépendance. Nous le voyons, dans un autre domaine, avec l'IBPT.

J'ai l'impression que c'est un peu la même chose dans votre domaine d'activité. Vous êtes assis à un endroit inconfortable en dépendant directement d'un ministre. Je ne mets pas les ministres en cause, c'est un constat au niveau de l'organisation institutionnelle et juridique belge.

Avez-vous tous les outils pour garantir une indépendance suffisante entre l'opérateur historique belge et les opérateurs externes? Pouvez-vous garantir une neutralité par rapport à l'ensemble des opérateurs?

La question est d'autant plus d'actualité que, dans certains pays, il y a parfois cinquante ou soixante

opérateurs. Si cela devait arriver chez nous, il y aurait toujours bien un opérateur qui contesterait l'architecture actuelle de l'organisme que vous représentez quant aux liens fonctionnels de financement et de mission de service public avec notre société nationale des chemins de fer.

Je sais que c'est un sujet difficile et que vous n'êtes peut-être pas le mieux placé pour y répondre. C'est plus une question de politique. Comment vivez-vous cette situation?

Je vous prie de m'excuser mais je devrai vous quitter vers 11.30 heures pour me rendre à la Conférence des présidents. Je demanderai à un de mes collègues de bien vouloir me remplacer.

En ce qui concerne le premier point que j'ai abordé, je vous signale qu'il y aurait un problème juridique à continuer les auditions si les chambres étaient dissoutes. La protection juridique des parlementaires n'existerait plus. Nous ne serions donc plus couverts pour les déclarations que nous ferions ici ou que nous susciterions chez des témoins.

Concrètement, des actions judiciaires pourraient être entreprises contre certains collègues qui feraient parler des témoins et qui enclencheraient des mécanismes disciplinaires par la suite. Je ne souhaite pas entrer dans un tel processus.

Le fait de poursuivre ou non dépendra de la témérité des uns et des autres.

La question sera soumise à la Conférence des présidents pour avoir confirmation.

Pierre Forton: Monsieur le président, nous répondrons tous les trois en nous complétant. Les premières questions m'ont été adressées.

Effectivement, au cours de la période 1988/1991-1992, j'ai fait état de contraintes budgétaires assez fortes. C'est tout à fait réel dans le cadre des chemins de fer. Je me souviens très bien qu'en 1988 ou 1989, le montant des engagements budgétaires, donc les investissements financiers par le biais du budget de l'État, s'élevait à 6,6 milliards de francs belges. Ni plus ni moins!

La situation de la SNCB étant très difficile, notamment du point de vue de son endettement, il n'existait que très, très peu d'investissements dits sur fonds propres de la SNCB. Eu égard à cette dernière, des problèmes se posent au niveau de l'État belge, notamment en matière d'endettement par rapport à la perspective du marché de 1992.

Les crédits d'ordonnancement, alors que les crédits d'engagement s'élevaient à 6,6 milliards, étaient légèrement inférieurs à 10 milliards de francs belges, ce qui montrait une volonté de récupérer une partie de l'endettement au niveau du budget de l'État. Le même phénomène était situé au niveau de la SNCB.

Je rappelle que nous avons reçu, hier, une demande de votre commission nous invitant à fournir des éléments d'information supplémentaires. Nous allons y travailler. Il nous est, entre autres, demandé de fournir l'aperçu le plus complet possible, de 1982 à 2010, des budgets, des dépenses réalisées en faveur de la sécurité du rail. Donc, les éléments qui ont été sollicités à l'instant seront fournis au maximum de nos possibilités.

Comment les règles de sécurité sont-elles ou non traitées dans le contrat de gestion? Je laisserai à Joan Peeters le soin de me compléter rapidement. Je fais simplement un constat. Jusqu'à une époque pas très éloignée, on ne parlait quasiment pas de la sécurité, en termes de sécurité de circulation ferroviaire, dans les contrats de gestion. J'ai également rappelé que les premiers éléments des prescrits de sécurité, qui sont apparus dans les réglementations belges sont apparus dans les réglementations belges en 1999: c'était le recensement des normes et règles de sécurité qui existaient, lesquelles étaient rédigées en interne au niveau de la SNCB.

Président: David Geerts.

Voorzitter: David Geerts.

Depuis lors, depuis 1999, nous avons évolué dans ces matières et nous prenons une part nettement plus importante au niveau fédéral quant aux règles de sécurité. Je fais simplement le constat de ce qui existait.

Quid de l'administration et de son impact en fonction des évolutions gouvernementales?

C'est aussi un constat que je fais. J'ai eu une carrière administrative assez longue. Je crois avoir connu un certain nombre de ministres depuis 1972, mais je n'ai pas eu de problème avec ça. Je constate que, au cours de la période que votre commission passe sous revue pour l'instant, dans certains cas il y avait une volonté gouvernementale d'associer relativement étroitement l'administration à la préparation des décisions, ou presque pas du tout. Cela vaut, par exemple, selon mon expérience, en matière de transposition de directives ferroviaires. Je sais qu'aujourd'hui, nous avons un très grand impact

dans la préparation de la transposition des directives ferroviaires, mais j'ai connu des époques où cette transposition se faisait essentiellement en dehors de l'administration, voire sans le concours de l'administration.

C'est un constat que je fais en regardant dans le rétroviseur, mais que nous ne sommes pas en mesure de juger. J'ajouterai que je connais ces mêmes phénomènes dans d'autres secteurs: dans la Direction générale des Transports terrestres; il y a les aspects routiers, de navigation intérieure et intermodalité; c'est un constat que je peux faire dans d'autres secteurs; même dans des secteurs dans lesquels je n'ai jamais travaillé (l'aérien ou le maritime). Peut-être cela existe-t-il dans d'autres SPF. C'est un constat que je fais. En tout cas, à ma connaissance, l'administration a toujours été volontaire pour participer dès que demandé. Elle a toujours joué son rôle: on sait très bien que, lorsqu'on voit les contrats de gestion, nous établissons des rapports qui sont demandés par ces contrats de gestion et nous les adressons à l'autorité ministérielle. Cela dépend de l'autorité ministérielle si elle souhaite ou non y accorder un suivi.

Je crois aussi que beaucoup de décisions sont prises, mais forcément prises au niveau des autorités ministérielles.

J'ai simplement voulu dire que si nous nous limitons à notre rôle naturel et si notre implication est plus ou moins importante dans la préparation des décisions, nous ne pouvons pas peser sur des arbitrages aussi positifs et sains soient-ils. Les arbitrages sont souvent, dans d'autres matières, décidés ailleurs.

Peut-être pouvons-nous regretter les montants budgétaires consacrés aux investissements. En tout cas, nous prenons note des instructions qui décident de la préparation de notre budget. Voilà ce que je voulais dire.

Une question a également été posée au sujet de la cellule d'enquête qui existe au sein du SPF. Effectivement, la désignation est déjà faite, depuis le mois d'octobre 2009, d'une cheffe enquêtrice à la tête de cette cellule. Que je sache, cette personne est présente. Elle a toujours à ses côtés une adjointe qui existait déjà. Elle nous quittera à la fin de ce mois pour des raisons personnelles. Mais, à ma connaissance, l'enquête est menée par quatre experts indépendants sous la direction de la cheffe enquêtrice qui est une fonctionnaire de l'État belge.

Je ne peux répondre à la question relative à la disponibilité de toutes les archives. Il s'agit d'un constat que nous faisons. Mais croyez bien que si nous ne disposons pas de toutes les informations en interne, nous avons d'autres possibilités pour enrichir les archives, ce d'autant que la demande émane de votre commission. Nous avons déjà agi en ce sens pour les représentants de la Cour des comptes qui travaillent chez nous depuis presque deux mois. C'est ce que nous ferons pour répondre à la demande de votre commission et nous agirions de la même façon si d'autres demandes devaient nous être adressées à l'avenir.

Quant à l'existence de deux ministres, mes services et moi-même en avons pris facilement une habitude et peut-être une bonne habitude. Cette composition gouvernementale existe depuis 2003. Je ne peux pas dire que cela nous complique la vie ou qu'il serait plus simple de vivre avec un seul ministre.

Je crois que nous n'avons pas rencontré de problème car le partage, les délimitations et les attributions des deux autorités ministérielles nous ont toujours été bien connus. Encore ce matin avant de me rendre à votre commission, j'ai reçu un dossier de Joan Peeters concernant une question relativement importante. Nous avons adressé le même rapport aux deux autorités ministérielles.

Je ne crois donc pas que cela complique la vie. Bien entendu, s'il y avait une autre composition gouvernementale avec un seul et unique ministre, nous pourrions aussi vivre puisque cela a été le cas les années précédentes. Par ailleurs, la diversité peut-elle faire aussi émerger certaines richesses mais cette remarque est plus philosophique.

Concernant la dernière série de questions, on constate effectivement que dans d'autres États, l'organe de sécurité ferroviaire – le SSICF – est beaucoup plus autonome et constitué en dehors de l'organigramme d'une administration.

Nous prenons actuellement un certain nombre de dispositions pour éviter que dans la Direction générale Transports terrestres il existe – comme c'est le cas aujourd'hui – la direction Transport par rail, représentée par Joan Peeters, et l'organe de sécurité SSICF, représenté par André Latruwe.

L'objectif que nous poursuivons, sans en faire pour l'instant un organisme autonome et totalement indépendant, c'est de laisser l'organe

de sécurité dans l'organigramme du département. Il y a des avantages à cela en termes de synergie, de points de contact, de constitution de banques de données communes. Tout avantage implique certainement des petits inconvénients. Je ne suis pas là pour critiquer ce qui se passe à l'étranger. Nous avons pour objectif de resituer l'organe de sécurité en dehors de la Direction générale Technique et Production et de le placer en haut de notre organigramme pour montrer une séparation.

En tout état de cause, nous avons des contacts avec la Commission européenne au sujet de cette option qui correspond au prescrit des directives européennes. L'objectif est là, il faut transformer l'essai et il faut prendre à cet effet des dispositions réglementaires. Elles sont en préparation. Nous verrons quand nous pourrons les soumettre à l'approbation de qui de droit. M. Peeters peut dire un mot sur l'aspect prescrits de sécurité et contrat de gestion.

Joan Peeters: Le rapport de Lloyd's Register est effectivement disponible. J'ai appris que vous allez auditionner un des consultants. Il ne disposera pas des documents de suivi que nous avons mis en place mais je peux vous les transmettre.

Wat dan de beheerscontracten betreft, dat is een van de onderwerpen die door het Rekenhof ook wordt bekeken. We hebben daar ook over gediscuteerd. Ik heb in het kort verteld hoe het gegaan is met de huidige beheerscontracten. Op verschillende plaatsen was er op een bepaald ogenblik (tijdens de onderhandelingen) de neiging om in beheerscontracten wetteksten te citeren, onder andere voor toegankelijkheid en ook voor exploitatieveiligheid. Op een bepaald moment hebben we dan beslist dat alles wat wettelijk is bepaald niet moet herhaald worden in de contracten. Het is wettelijk bepaald dat het een verplichting is om een veiligheidsbeheersysteem te hebben, er zijn veiligheidsmethoden, –doelstellingen en –indicatoren die zelfs Europees worden vastgelegd: het heeft dus geen zin om dat nog eens te gaan herhalen in een beheerscontract.

Die discussie moet daarmee niet helemaal worden afgesloten. Men zou altijd kunnen zeggen dat we verplichten dat de treinen op tijd moeten rijden, dat er nette stations moeten zijn, dat de kwaliteit op alle andere punten verzorgd wordt, maar dat we contractueel weinig aandacht geven aan het aspect veiligheid. Ik sluit de deur helemaal niet, maar ik citeer gewoon de manier waarop de laatste beheerscontracten dat punt behandeld hebben. Wat de opzoekingen betreft die wij voor

het Rekenhof hebben gedaan: ook in de vorige beheerscontracten kwamen die aspecten heel weinig aan bod.

U had ook gevraagd naar de tijdslijn voor de homologatie van TBL1+. Dat zal de heer Latruwe heel goed kunnen uitleggen. Het zou wel nuttig zijn de vraag te stellen wat er is gebeurd tussen 2001 en oktober 2005. Na het ongeval in Pécrot was er in 2001 de beslissing van de NMBS om de roll out van ECTS te versnellen. Uiteindelijk zijn eind oktober 2005 Infrabel en de NMBS – de opsplitsing was toen al een feit – de administratie komen zien met het voorstel van TBL1+. Waarom heeft dat zo lang geduurd?

André Latruwe: Ik probeer nu maximaal aan te vullen. Ik vat aan met de problematiek van de treinbestuurders. Er is daar een belangrijke evolutie aan de gang. Vandaag is de oude wetgeving – de koninklijke besluiten – van toepassing en wordt de opleiding gegeven door een opleidingsinstelling die wordt erkend door de minister. De criteria waaraan de opleidingsinstellingen moeten voldoen zijn het gevolg van een koninklijk besluit dat onder andere de minimumopleidingsduur bevat. Er is inderdaad een uitspraak geweest van de Europese Commissie dat dit niet klopt en aanleiding kan geven tot discriminatie. Daardoor is er een nieuw koninklijk besluit uitgevaardigd dat de opleidingsduur beperkte tot 190 dagen voor een treinbestuurder die op de volle baan rijdt en 135 dagen voor een treinbestuurder die enkel rangeringen doet. Daarover is momenteel geen discussie meer. Iedereen werkt in dat stramien.

Wat gebeurt er nu? Wij als Veiligheidsinstantie geven een vergunning geldig op het Belgische spoorwag. Wij geven die vergunning op basis van een medisch en psychologisch attest, en op basis van een attest van beroepskennis afkomstig van de school. Dit document is enkel geldig in België. Een treinbestuurder die van Metz tot in Antwerpen rijdt, heeft dus een Frans, Luxemburgs en Belgisch rijbewijs bij zich. Dit bevordert natuurlijk de doorstroming van het spoorvervoer niet.

Ik kom nog even terug op onze taak. Wij houden toezicht op het feit dat er effectief examens werden afgelegd. Wij geven enkel een document als wij de bewijzen krijgen van de school en de dokters dat alles in orde is. Nu en dan wonen wij een examen bij om te kijken of dat allemaal perfect verloopt. Wij vragen ook wel eens de werkschema's op van de verschillende examinatoren om te kijken of er die dag wel

effectief een examen heeft plaatsgevonden. Momenteel hebben wij daarop geen afbreken vastgesteld.

Nu is er de richtlijn 2007/59 inzake de certificering van de machinisten die locomotieven en treinen besturen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap. Wij hebben van de Nederlanders de benaming machinistenrichtlijn overgenomen. De Belgen spreken immers meestal van treinbestuurders. Hierdoor is een geheel nieuwe procedure van toepassing voor de internationale treinbestuurders en dit zal ook worden uitgebreid naar de treinbestuurders die enkel in België rijden. Op dat ogenblik zal de treinbestuurder een rijbewijs krijgen, een licentie, die enkel aangeeft dat hij een beperkte beroepskennis heeft. Dit document zal gelden in heel Europa. Om die reden wordt trouwens aan een Europese databank gewerkt.

Die opleiding wordt nu geraamd tussen 14 dagen en een maand. De bestuurder kan op dat ogenblik onmogelijk alle beroepskennis hebben. Het certificaat zal een zeer beperkte beroepskennis certificeren, en zijn psychologische en medische bekwaamheid om een trein te besturen. Daarna moet de kandidaat-treinbestuurder een uitgebreide opleiding volgen bij een opleidingsinstelling. Na deze opleiding geeft de opleidingsinstelling een bewijs waaruit blijkt dat de betrokkene al het materieel en al de lijnen kent zodat hij eventueel kan rijden van Antwerpen tot ver in Frankrijk. Op dat ogenblik wordt die verklaring opgesteld door degene die de opleiding heeft gegeven zonder dat wij dit nog te zien krijgen. Bijgevolg krijgen wij nu de bijkomende taak om te controleren of die documenten wel correct zijn. Werden die opleidingen wel effectief gevolgd?

Zijn de examinatoren voldoende onafhankelijk? Wie waren de opleiders?

Wij zullen nog slechts een certificaat afleveren aan de bestuurders, dit zal enkel een beperkte beroepskennis aantonen. Het grote stuk wordt de volledige verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming, die dan ook de mogelijkheid heeft om in verschillende landen te rijden, zonder dat men telkens een Veiligheidsinstantie moet raadplegen. Wij zullen dus vanaf eind volgend jaar geconfronteerd worden met treinbestuurders die België nooit gezien hebben. Zij zullen uit Duitsland of Frankrijk vertrekken, met een licentie die daar uitgereikt werd en met een beroepsopleiding die zij voor een groot stuk daar gekregen hebben. Wij moeten dan

nakijken of dat allemaal nog wel in orde is.

Er komt dus een heel nieuwe taak voor de Veiligheidsinstantie, als gevolg van de omzetting van de machinistenrichtlijn. Op dit ogenblik is dat werk in volle voorbereiding. Er wordt nog met de Veiligheidsinstanties van de andere landen overlegd over de manier waarop wij dit zullen aanpakken. Het is heel belangrijk dat de Veiligheidsinstanties elkaar vertrouwen en dat er vertrouwen ontstaat tussen de Veiligheidsinstanties. Wij zullen namelijk steeds meer moeten steunen op hetgeen in de buurlanden gecontroleerd werd. Dat is nu in voorbereiding.

Ik kom tot de homologatieprocedures. Als men op dit ogenblik iets nieuws in dienst wil brengen, zijn er twee pistes mogelijk. Als het een subsysteem, een voertuig of een stuk infrastructuur is, is de procedure van een toelating tot ingebruikneming van toepassing, waarbij de aanvrager, op basis van een keuringsverklaring, de aanvraag bij ons moet indienen. Afhankelijk van het type aanvraag hebben wij tussen de twee en de vier maanden om een uitspraak te doen in verband met de toelating tot ingebruikneming of de homologatie. Wij halen die periode altijd. Het gemiddelde bedraagt ongeveer een maand. Dat is ruim onder de wettelijke norm. Wij worden echter permanent geconfronteerd met aanvragen, vooral voor voertuigen, die niet of bijna conform zijn. Mijn medewerkers investeren tot 80 % van hun tijd in het controleren van aanvragen voor afwijkingen, in de loop van het proces. Dat vraagt enorm veel tijd.

Een geval is aangehaald op de persconferentie door de minister van Overheidsbedrijven, waar de NMBS vroeg om ETCS in de plaats van type HLE13 te installeren. Ze dienden bij ons een voorstel in, dat ook naar Luxemburg en Frankrijk zal moeten. Dat is helemaal niet conform de Europese voorschriften. Wij hebben tegen de NMBS gezegd: het heeft geen zin om voort te doen, het zal toch neen zijn. Als je ergens tien meter hoog mag bouwen en je wil een gebouw zetten van 15 meter, dan krijg je natuurlijk geen toelating. Wij kunnen nooit de toelating geven aan iets dat niet conform de voorschriften van ECTS is. Wij zeiden neen. Dan kwam er een brief van de directeur, dan een van de directeur-generaal, dan een van een gedelegeerd bestuurder waarin stond: zou je toch niet 'ja' zeggen?

Ik mag de Europese regels niet interpreteren. Als zij afkomen met iets dat conform de technische voorschriften is, dan gaat de procedure zeer vlot bij ons. Wij geven prioriteit aan de

klantendossiers. We moeten iets minder controleren. Tot nu toe heb ik altijd mijn mensen de opdracht gegeven: als we aanvragen krijgen, treinen moeten kunnen rijden, die dossiers moeten worden behandeld.

Tot nu toe is er nog geen geval geweest waarin wij de wettelijke termijn niet hebben kunnen respecteren.

Er is een tweede zaak van een homologatie of toelating waarbij zaken worden gewijzigd die niet echt in nationale of Europese voorschriften zijn vastgelegd. Op dat ogenblik is op basis van de veiligheidsmethode, die al in de veiligheidsrichtlijn staat, de aanvrager verplicht om zelf een gewetensonderzoek te doen, een navraag te doen en te laten verifiëren door een onafhankelijk assessor. Men moet nagaan of dat voorstel de veiligheid niet vermindert. Dat is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. In het Engels zegt men: the proposal of the applicant. Degene die het zal toepassen, moet ten gronde nakijken of het de veiligheid niet vermindert. Daar bestaan verschillende processen voor. Er is een volledige risicoanalyse. Er zijn verschillende processen mogelijk, maar dat is de volledige verantwoordelijkheid van de organisatie in kwestie. Als hij dat heeft gedaan, dan mag hij dat toepassen, dan hoeft hij bij ons niet te komen. Hij hoeft dat aan ons zelfs niet te vragen. Wij hebben natuurlijk wel het toezicht, wij kunnen het jaarlijkse veiligheidsrapport nakijken waarin staat: wij hebben dat aangepast en wij hebben dat geverifieerd.

Zij moeten dat rapporteren aan ons. Alle spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder moeten een jaarlijks veiligheidsrapport maken waarin zij alle ingrepen die zij intern hebben gedaan, beschrijven en aanduiden wie hun safety assessor is geweest, wie het heeft beoordeeld.

TBL1+ is geen subsysteem. TBL1+ was een aanpassing van het bestaande seingevingssysteem in België. De homologatieprocedure leidde niet tot een formele toelating tot ingebruikneming van TBL1+, maar – ik heb het document bij me – op 25 mei 2007 was er een schrijven van Luc Lallemand. Ik citeer wat op de tweede bladzijde staat: “Par la présente, Infrabel demande le démarrage de la procédure d’homologation du système TBL1+.”

Op 21 juni hebben wij Infrabel geantwoord: “Als jullie iets kunnen verbeteren, akkoord, maar wij willen absoluut de bewijzen hebben dat TBL1+

geen negatieve invloed heeft op het algemene veiligheidsniveau.” Dat was immers niet evident, op basis van de technische beschrijving. Wij hebben binnen de maand gereageerd. Wij hebben de bewijzen die wij vroegen aan Infrabel, gekregen op 7 november 2008. Ik zal niet zeggen dat wij tussen 21 juni 2007 en 7 november 2008 technisch werkloos waren, maar wij konden niet verder.

Wij hebben 17 maanden gewacht op een antwoord van Infrabel. Twee maanden daarna hebben wij gezegd – op dat ogenblik behandelden wij nog vele andere dossiers, waaronder lijn 4, tussen Antwerpen en Rotterdam – dat men voort mocht doen met TBL1+.

Kortom, dat dossier is een kleine maand bij ons geweest, in juni 2007, en dan in november en december 2008. Ik meen dat wij als instantie snel gewerkt hebben. Wanneer wij een dossier krijgen dat onvolledig is, kunnen wij toch niet zeggen: “Het zal vermoedelijk wel goed zijn?” Dat is niet voor de hand liggend.

Ik geef een beetje technische uitleg. TBL1+, dat nu voorgesteld wordt als toveroplossing, werkt op basis van de ETCS-antennes die in het Europese systeem aan de treinen verbonden zijn. Om de interferentie met de bestaande systemen te wijzigen, schakelt TBL1+, dat op voorstel van Infrabel geïmplementeerd is, het oude bestaande systeem – de borstel die aan de locomotief hangt – uit.

Nu krijgen wij dus een systeem met TBL1+ en ook weer oude krokodillen.

TBL 1+ aan de knooppunten, op de volle baan de krokodil die moet gelezen worden door de borstel. Als er werken zijn of snelheidsbeperkingen moet dat opnieuw. We krijgen dus een samenspel van TBL 1+ en het oude krokodilsysteem waarbij de grondinstallatie telkens boodschappen stuurt naar de machine die men moet interpreteren, aanpassen en telkens overschakelen. Het is helemaal niet evident dat dit zonder fouten kan gebeuren. Daarom hebben wij aan Infrabel gezegd dat zij met TBL1+ komen maar dat wij uit het dossier niet kunnen afleiden dat dit alleen voordelen biedt. Het biedt voordelen maar het grijpt in in een bestaand systeem en dat moet geëvalueerd worden. Anders geven wij een blanco cheque. In die periode van 17 maanden heeft Infrabel nog een aantal bijstellingen voorzien om TBL 1+ te installeren.

Hoe zit het met privéoperators en TBL1+? Ik zal

de situatie chronologisch schetsen. Op het ogenblik waarop Europa gezegd heeft dat er voor de conventionele lijnen een nieuw systeem was, ETCS, in 2006 dus, bestond het idee van TBL 1+ al. Het gaat dus om snelheidscontrole op 300 m van een sein tot 40 km/u en dan een stop bij het overschrijden van een gesloten sein. Dat systeem was er maar het was technisch niet uitgewerkt. Ik heb de datum aangehaald. Het eerste officiële schrijven van Infrabel dateert van mei 2007. Toen moesten ze nog aan de specificaties werken.

Die konden dus onmogelijk in dat document van de Commissie staan. Vandaar ook de reactie van de Commissie. In 2006 hadden we een technische beschrijving van ETCS en anderhalf jaar kwamen nog met iets nieuws aan. Men moest daar nog aan beginnen! De technische specificaties van ETCS bestonden op dat ogenblik niet. Europa vroeg dus om verder te werken aan het interoperabele ETCS-systeem. Het is nu eigenlijk verboden om nog iets nieuws te ontwikkelen dat niet bestond op het ogenblik waarop de Europese Commissie de streep getrokken heeft. De bestaande systemen mochten blijven bestaan maar men mocht niets anders meer ontwikkelen. Toen kwam België nog met een nieuw systeem aan. Dat is dus niet geapprecieerd door de Commissie. Zij dringt erop aan dat wij het ETCS-systeem absoluut zouden installeren.

Er is nog een volgend belangrijk punt omtrent het TBL 1-systeem dat met de Europese antenne werkt. Het is niet mijn bedoeling te technisch te worden. Bij de bestaande klassieke systemen TVM, LZB, ATB, is er een knop waarop de bestuurder moet duwen. Als met ETCS wordt gereden, is die knop weg. Alle transitie tussen systemen moeten gebeuren via boodschappen die uit bakens komen. Dat betekent dat als een operator met ETCS aan boord, België binnenkomt en over een eerste TBL 1+-baken rijdt die niet in zijn software is opgenomen, de machine wordt geblokkeerd en blijft stilstaan.

Het standpunt van de commissie is dat een voertuig dat is uitgerust een controlesysteem dat perfect conform alle Europese voorschriften is, niet kan worden tegengehouden. Van dat standpunt wijken zij niet af.

Aangezien TBL 1+ gebaseerd is op elementen uit ETCS, kan men dat niet uit elkaar halen. Daar stelt zich dus een technisch probleem, maar de Commissie blijft erop aandringen dat materieel met ETCS aan boord — straks komen de eerste aan — niet door een nationaal systeem mag worden gehinderd. Dat wij een nationaal systeem

voor het reizigersverkeer bij implementeren op lijnen waar geen grote assen zijn, daarover maken zij zich niet druk, maar zij willen absoluut niet dat er enige hinder zou kunnen ontstaan voor materieel dat volledig conform is met de Europese specificaties, maar waarover België niet beschikt. Door het feit dat TBL1+ steunt op de technologie van ETCS, is dit een technisch bijzonder moeilijk probleem.

Er was ook een vraag naar het Onderzoeksorgaan. Wij zijn daar onafhankelijk van. Het Onderzoeksorgaan moet ons ook analyseren als er een ongeval gebeurt. Wij kunnen ook ten onrechte een vergunning of een certificaat hebben afgeleverd. Wij kunnen te weinig hebben gecontroleerd. Wij mogen het Onderzoeksorgaan in het onderzoek zelf niet hinderen.

Wel moeten wij tussenkomen — of zouden wij moeten tussenkomen; dat is een zwakker punt — bij de aanbevelingen die het Onderzoeksorgaan doet. Wij moeten dat opvolgen. Een aanbeveling kan zijn dat de wetgeving niet in orde is en moet worden aangepast, maar kan ook betrekking hebben op de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming. Het kan ook aan mij, aan de Veiligheidsinstantie, zijn gericht om een bepaald punt te verbeteren.

De problematiek situeert zich op het vlak van de toepasbaarheid van de aanbevelingen. Ik verwijs ter zake naar het artikel 25 van de veiligheidsrichtlijn.

Er wordt daarover dan nog zwaar gediscussieerd samen met het Europees Spoorwegagentschap. Hoe kunnen wij dat in de praktijk brengen? Het standpunt is dat het Onderzoeksorgaan zijn onderzoek afwerkt en dat er dan een aantal aanbevelingen komt. Dan wordt er een consensus gezocht tussen alle betrokkenen om te bekijken of die aanbeveling haalbaar is. Er kan dus de aanbeveling komen dat straks de economische kostprijs van een treinkilometer verdubbelt, maar kan dat dan opgelegd worden? Er moeten dus aanbevelingen komen die realistisch zijn, die haalbaar zijn en die tot een onmiddellijk nut leiden. Die processus is eigenlijk nog niet opgestart. Wij zijn nog te jong, wij zijn pas gestart. Andere landen zijn reeds jaren met zoiets bezig, in België is zo'n Onderzoeksorgaan nieuw, wij hebben dus nog geen ervaringen.

Ik heb een paar dossiers met aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan. Wij vragen dan aan de NMBS of zij dat gedaan hebben en zij antwoorden

neen, want het is veel te duur. Er staat ook nergens dat ze het moeten doen. Het blijft een aanbeveling. Heel die processus is nu in onderzoek. Er is in september een grote vergadering met het Europees Spoorwegagentschap en alle onderzoeksorganen om te kijken hoe wij het resultaat van die onderzoeken, die niet de schuldige zoekt maar kijkt naar de manier waarop er gewerkt wordt, kunnen gebruiken om de spoorwegveiligheid in de toekomst te verbeteren. Dat is dus nog in onderzoek.

Ik kom aan het item over de privé-operatoren. Wij zitten een beetje in een moeilijke positie. Op het vlak van reizigersverkeer zit NMBS aan 100 %, voor het goederenverkeer zit NMBS nog ergens tussen 80 en 90 %. Daarnaast staan vier Belgische privé-operatoren, en nog een paar buitenlandse. Als wij zouden controleren in functie van het aantal treinkilometers, dan zullen wij bijna altijd bij de NMBS zijn. Als wij controleren op basis van iedere firma beurtelings, dan zullen wij veel te veel zaken bij de privé controleren. Enfin, men controleert nooit te veel, maar dan gaan zij de indruk krijgen dat ze gevisieerd worden en zich afvragen waarom wij vier keer per jaar bij hen komen en ook vier keer per jaar bij de NMBS, die zoveel meer doet. Momenteel gaan wij relatief meer bij de privé-operatoren dan bij de NMBS. Wij kunnen ons niet permitteren om die privé-operatoren maar een keer om de vijf jaar te gaan controleren. Dat kunnen wij ook niet doen. Minimum gaan wij elk jaar bij elke operator, ook al rijdt bij die operator maar één trein per week.

Er was een vraag over de certificering en het veiligheidsbeheersysteem. Waaraan moet een veiligheidsbeheersysteem voldoen? Wij baseren ons daarvoor op de veiligheidsrichtlijn en op de Belgische wet die wij verder hebben uitgewerkt in een handleiding voor aanvragen. Wij beschrijven daarin de criteria waaraan een veiligheidsbeheersysteem moet voldoen.

Dat begint met de hoofdverantwoordelijke, de ceo of de directeur-generaal. Alle processen moeten permanent worden geëvalueerd en gerapporteerd tot aan de top om daarna te beslissen of men voldoende veilig is.

Ik zou het bijna kunnen formuleren als volgt: veiligheidsbeheer is een werkwoord. Veiligheidsbeheer is iets voor elke dag. Iedereen die op de werkvloer een probleem met veiligheid vaststelt, moet dat rapporteren en die rapportering moet worden doorgegeven, indien nodig tot aan degene die moet beslissen om in te grijpen.

Als het nodig is om tot bij de hoogste van de firma te gaan, dan moet dat gebeuren en dan moet de betrokkene die maatregelen nemen. Of het de schuld van een ander is, of de reglementering niet goed is of niet goed werkt, speelt niet. De basis van het veiligheidsbeheersysteem en van heel de veiligheid is dat iedereen zichzelf continu in vraag moet stellen wat veiligheid betreft.

Er moet continu worden gerapporteerd. Zeggen dat een gevaarlijke situatie zich niet meer zal voordoen, mag niet. Een gevaarlijke situatie moet worden genoteerd, opgevolgd en indien nodig moeten er maatregelen worden genomen.

Het koninklijk besluit van eind vorig jaar heeft dat nogmaals bevestigd en het staat opnieuw in de gemeenschappelijke veiligheidsmethodes die de Commissie als verordening heeft uitgevaardigd. Het is van toepassing op iedereen en men moet daaraan continu werken.

Wij geven vandaag een certificaat, op basis van een theorie. Ik geef dat volmondig toe.

Theorie is een zaak, maar het moet ook in de praktijk worden toegepast. Op het ogenblik hebben wij niet voldoende middelen om na te gaan of hetgeen beloofd is op papier effectief wordt uitgevoerd door de spoorwegonderneming.

Heel die toepasbaarheid van het veiligheidsbeheersysteem wordt op die manier geauditeerd. U vraagt of wij auditeren. Op het ogenblik is een audit bijna afgesloten en is een volgende in voorbereiding.

Ik heb in mijn personeelsplan en in mijn businessplan voor het volgende jaar er niet in voorzien dat wij zelf auditeren, in de zin dat DVIS niet over personeel beschikt dat de nodige vorming van een auditeur heeft gekregen. Auditeren is niet zomaar wat vragen stellen: een auditeur krijgt een volledige opleiding. Ik heb niet de mensen om op te leiden om te auditeren. Wij zullen dat telkens moeten doen via externe bedrijven die effectief auditeurs hebben met een auditeursdiploma. Wij controleren of iedereen competent personeel heeft. We moeten ons de vraag stellen: is ons personeel in staat om zelf te auditeren. Het antwoord daarop is eigenlijk neen. We zijn verplicht via auditering te werken.

Dan komen we automatisch bij de vraag – we waren met 24 en zijn nu met 26 – of we voltallig zijn. Het antwoord is neen. Wij hebben op het ogenblik een personeelskader van 35 en we zitten

aan 26. Wij zijn een directie bij de FOD Mobiliteit. De aanpassing van het personeelskader van 26 naar 35 is een lange processie, die is gestart in 2008 en meer dan een jaar heeft geduurd. Dat is blijkbaar bij alles van de overheid zo; dat duurt zijn tijd. Het personeelskader moet er zijn. Dan moet Selor kandidaten roepen en examens afnemen enzovoort. De aanwervingsprocedures nemen veel tijd in beslag. We hebben ook een paar keren de pech gehad dat er geen kandidaten waren. Door middel van een oproep hebben we wel een aantal bekwame mensen gekregen. Dan moet men beginnen op de laagste trap van een overheidswedde.

Ik stel continu vast dat de overheid niet kan concurreren met de NMBS, die naast de wedde andere sociale voordelen biedt. Iemand die echt geïnteresseerd is in spoorwegen, gaat liever bij de NMBS werken dan bij de overheid. De overheid biedt minder dan de NMBS, dat is de werkelijkheid en dat moet men eerlijk durven te zeggen. Ik sta effectief voor een groot probleem om personeel te vinden. Hier vlakbij zit de Europese Commissie en het Europees Spooragentschap en die hebben ook nogal wat afgeschuimd. Daar is een aantal mensen tewerkgesteld dat ik zeer goed zou kunnen gebruiken, maar als die kunnen kiezen voor de Europese Commissie of het Europees Spooragentschap, dan kom ik gewoon niet in aanmerking: ik kan niet concurreren. Daar is er dus inderdaad een personeelsprobleem.

Op dit ogenblik zitten wij nog met zeer veel mensen afkomstig uit de NMBS-groep, waaruit zij getransfereerd of gedetacheerd zijn, zoals dat wel eens wordt genoemd. Dat is een tijdelijke toestand. De overgang naar een volledige ploeg FOD zal echter nog heel veel meebrengen. Dat probleem ligt niet aan mij alleen. De heer Joan Peeters heeft al een aantal zaken aangehaald, zoals de onderzoeksverhalen, de ombudsdienst, de rechten van de reizigers. Er komen dus steeds meer taken, die vroeger volledig bij de NMBS-groep zaten, naar de overheid. Zomaar mensen uit de NMBS-groep bij de overheid zetten, kan echter niet. Dat wil zeggen dat de overheid moet beginnen te bouwen aan een volledig nieuwe personeelsstructuur met nieuwe competenties, die ze vroeger niet hadden.

In andere landen is men ofwel vroeger begonnen, ofwel werd zeer drastisch beslist waar de personeelsleden naartoe gingen. In Nederland werd er bijvoorbeeld gewoon een hap genomen uit het bestand van de NS, dat naar de overheid werd gebracht.

In de wetten die jullie afgelopen januari goedgekeurd hebben, staan er weer een aantal taken, overgenomen van de NMBS-holding, die naar het Onderzoeksgaan gaan. Ik noem bijvoorbeeld de opvolging en het maken van statistieken over ongevallen. Het personeel daarvoor moet echter nog aangeworven worden. Heel die problematiek van overname van taken uit de groep naar de overheid brengt een belangrijk personeelsprobleem met zich mee.

Ik kom nu tot de laatste vraag. Is het een probleem van autonomie? Ik zou neen antwoorden. De toelatingen tot ingebruikname, de veiligheidscertificaten en de vergunningen komen bij mij. Ze worden door mijn mensen beoordeeld en ze worden door mij aanvaard. Er is dus nooit inmenging van buiten uit. Operationeel is er dus geen enkel nadeel aan dat wij binnen de FOD zitten, wat dat aangaat.

Er zijn ook voordelen. Ik zit relatief dicht bij de heer Joan Peeters, die een aantal zaken in praktijk moet brengen. Het overleg vergemakkelijkt dus in sterke mate tussen onze instantie, die de nieuwe regels ziet komen, en Joan Peeters, die een aantal zaken in Belgisch recht moet omzetten en die ook enkele evoluties op internationaal gebied opvolgt. Op dat vlak is dat geen nadeel.

Ik heb ook het comfort deel uit te maken van de FOD. Ik hoef dus geen gebouw te zoeken. Ik hoef geen informaticasysteem te ontwerpen. Op dat gebied zijn er dus ook positieve punten.

Negatief is dat wij in de structuren vallen van de overheid om personeel aan te werven. We kunnen niet echt zaken bieden. In Frankrijk is men ook begonnen met de EPSF, Entreprise Public de Sécurité Ferroviaire.

Pierre Forton: Het is : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire.

André Latruwe: Etablissement, dat bedoelde ik. Welnu, de helft van het personeel werkt daar met een privécontract. Daarbij kan er worden onderhandeld met de persoon, zoals dat ook in de privaatsector gebeurt.

Ik kom nu tot de veiligheidsvoorschriften en het jaarrapport.

Wat is de evolutie van de veiligheidsindicatoren voor 2009? Op die vraag kan ik vandaag nog niet antwoorden. Tot eind vorig jaar gebeurde de opvolging van veiligheidsindicatoren door de

NMBS-holding.

Zij sluiten normaal hun jaar af op 1 april. Ik heb de cijfers opgevraagd, maar ik heb momenteel nog niet voldoende informatie vanwege de NMBS Holding omtrent deze zaak. Het opvolgen van de veiligheidsindicatoren is een vrij uitgebreid werk. Naar aanleiding van een ongeval vindt altijd wel iemand de oorzaak. Als men een week, of twee maanden later dan het rapport leest, kan het iets totaal anders zijn. Er gebeuren op het spoorwegnet tientallen incidenten per dag. Dat is een tamelijk uitgebreid werk. Men moet wat ervaring hebben met het lezen van een dergelijk document. Wij hebben dat werk voordien nooit gedaan. Wij hebben er ook nooit het kader voor gehad omdat dit gebeurde bij de NMBS Holding.

Ons rapport voor het jaar 2009 is nog in voorbereiding. Over de indicatoren kan ik u momenteel nog niets concreet mededelen.

De enquête bij de ongevallen gebeurt door het Onderzoeksorgaan.

Over de tijdsduur van de TBL1+, daarover hebben we het gehad.

Ik heb nog een puntje in verband met de homologatie die land per land plaatsvindt. Dat klopt. Ik zal het niet hebben over de infrastructuur. Het gaat vooral over het rollend materieel, spoorvoertuigen. Men moet land per land een toelating vragen tot ingebruikneming. Dit is inderdaad een proces dat heel veel tijd vergt. De operatoren en fabrikanten klagen hier terecht over.

Wat is er aan de gang? Op het ogenblik dat alle Europese treinspecificaties in orde zijn, zowel qua materieel als infrastructuur, is dat probleem opgelost. Wij spreken over een tijdsduur van 50 of misschien wel 100 jaar. Spoorweginfrastructuur gaat lang mee. Dat is vandaag geen oplossing. In de interoperabiliteitsrichtlijn van de Commissie, die via de wet van 26 januari werd omgezet, is een verplichting opgenomen waardoor de lidstaten hun specifieke technische vereisten en specificaties voor rollend materieel moeten oplijsten. Nu is een groot werk gaande waarbij in ieder land wordt gekeken wat de specificaties zijn in de 24 andere landen.

Dat moet leiden tot een lijst – die in de loop van dit jaar afgewerkt wordt – waardoor indien de vereisten dezelfde zijn in land A en land B, het tweede land niet meer mag vragen dat het heronderzocht wordt.

Het opstellen van die lijst is echter een verschrikkelijk werk. Soms is het bijzonder eenvoudig omdat men kan zeggen: voor die vereiste is die UIC-fiche van toepassing. In elk land geldt diezelfde UIC-fiche. Daarmee is de kwestie dan geanalyseerd. Maar men wordt ook dikwijls geconfronteerd met het feit dat er in België en Belgische norm van toepassing is en in Duitsland een Duitse norm. De vraag is dan: zijn zij evenwaardig? Kunnen zij op een evenwaardige manier onderzocht worden?

Voor die technische reflectie is er een grote ploeg aan het werk bij het Europees Spoorwegagentschap. De bedoeling is dat wij eind dit jaar duidelijke lijsten hebben van wat er nog land per land moet worden onderzocht en wat er maar in één land moet worden nagekeken. De procedure van de homologatie moet gevolgd worden, maar op het ogenblik dat de aangeduide instantie iets geverifieerd heeft, wordt dat werk enorm gecomprimeerd. Dit moet ervoor zorgen dat de toelatingen veel sneller gaan. Maar de benodigde toelating, land per land, blijft in de Europese en de nationale wetgevingen staan.

Ik meen dat ik mijn lijstje afgewerkt heb. Mocht ik iets overgeslagen hebben, mag u gerust de vraag nog eens stellen of verduidelijking vragen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij dezelfde volgorde hanteren wat de vraagstellers betreft. Madame Musin? Mijnheer Mortelmans? Monsieur Balcaen?

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Latruwe, vous avez donné des éléments concernant l'homologation de TBL1+. Vous avez mentionné des échanges de courriers avec Infrabel ainsi qu'une série de dates. Cela concernait-il uniquement l'homologation de la partie infrastructure? Si c'est le cas, il y a eu une homologation parallèle pour les engins. Est-ce la même procédure?

André Latruwe: Je n'ai pas traité cette partie de la question.

Ook de NMBS heeft dus die aanvragen ingediend om het rollend materieel aan te passen. Ik heb die documenten echter niet bij. Het is zo dat de NMBS wat de bestaande systemen betreft over drie verschillende types beschikt, een op 24 volt, een op 72 volt en een op 110 volt. Ze zijn eigenlijk fundamenteel verschillend. De elektronica wordt beter en werkt op hogere spanningen. Telkens moest de integratie van TBL1+ in de bestaande

systemen onderzocht worden door een onafhankelijke instantie. De eerste toelatingen zijn begin dit jaar gegeven. Het zit ergens in het dossier, sorry dat ik de datum niet uit het hoofd kan geven. De 24 en 72 volt zijn toegekend, 110 volt is zo goed als afgewerkt. Ik heb het aangehaald. Omdat de boodschappen van TBL1+ ingrijpen in wat er in de locomotief zit, heeft dit aanleiding gegeven tot een hele reeks verificaties die absoluut noodzakelijk waren. TBL1+ staat niet naast het systeem dat nu op de locomotief zit, het staat erbij en het grijpt erop in. Dat moest gecontroleerd worden en dat heeft enige tijd gevergd. Die aanvragen dateren echter slechts van vorig jaar.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur Latruwe, je vous remercie pour la réponse à cette question. Pour le reste, je voudrais faire la même remarque que celle apportée à la suite de l'audition des représentants de la Commission européenne. Des discussions se poursuivent effectivement entre la Commission et l'État, via le SPF Mobilité sur l'interopérabilité du TBL1+ au niveau européen, ce qui m'apparaît comme étonnant. On est occupé à installer la TBL1+, alors que des questions restent posées par l'Europe sur les spécifications de ce système!

André Latruwe: Ik zou niet zeggen dat er discussie is over de specificaties van TBL 1+; dat heeft de Commissie aan de Belgische technische verantwoordelijke gelaten.

Er zijn inderdaad vragen over de mogelijke integratie van het Europese systeem en het TBL 1+-systeem, en of die voldoende compatibel zijn en elkaar niet negatief beïnvloeden. In het onderzoek dat tot nu toe gedaan is was het antwoord "nee". Dat is ook officieel door ERA aanvaard.

We moeten voldoende maatregelen nemen op het gebied van transitie en van bakens — van Infrabel dus — opdat wij het ETCS niet storen. Het kan goed worden opgelost maar het vraagt enorm veel technisch onderzoek om ervoor te zorgen dat er tussen beide systemen geen interferenties kunnen bestaan.

Jan Mortelmans (VB): Ik heb nog een aantal opmerkingen. Ik zal misschien doorgaan op het laatste element en dan de andere vragen stellen.

Ik vond het heel belangrijk dat u zei dat op een bepaald moment sommigen dachten dat TBL 1+ de toveroplossing was.

U haalde de beslissingsketen aan in verband met de brief die u kreeg op 25 mei 2007. De Europese Commissie had in 2006 al geadviseerd om aan te sluiten op het op dat moment Europees gestandaardiseerd systeem ETCS level 2.2.2, of zoiets. U zei dan dat u binnen de maand had geantwoord. Omwille van het feit dat er geen apart subsysteem is, wilden wij kijken welke invloed er op de algemene veiligheid is. Dan heeft het 17 maanden geduurd vooraleer u antwoord kreeg. Was die periode nodig om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de Commissie? Was dat antwoord dermate uitgebreid dat men effectief 17 maanden nodig had om een aantal technische specificaties op te lossen?

Het lijkt mij cruciaal in dit verhaal om die termijn goed aan deze Commissie uit te leggen.

André Latruwe: Wij hebben Infrabel op 21 juni teruggeschreven. Dan heeft Infrabel dat onafhankelijk onderzoek uitbesteed en moesten zij prijs vragen. Belgorail is als safety assessor opgetreden. Er ging een periode over vooraleer Belgorail effectief met het onderzoek is gestart.

Belgorail heeft het onderzoek op 4 november 2008 afgerond. Ik lees voor:

"Le sous-système TBL1+ a été évalué sur une base volontaire. Il a été démontré de manière suffisante que la spécification générale définit clairement le cadre réglementaire du fonctionnement du système TBL1+. Les essais d'intégration sur site sont concluants, et les résultats sont conformes aux spécifications générales.

Le déploiement du sous-système TBL1+ n'entraîne pas de régression du niveau de sécurité du réseau ferroviaire considéré dans sa globalité et ne crée pas de barrière en termes d'interopérabilité."

Op 4 november leggen zij hun conclusies neer. Op 11 november zegt Louis Brabant dat men alles conform de specificaties gaat maken. Op 7 november, op drie dagen tijd, hadden wij al de aanvraag. Op dat moment is er heel snel gewerkt. De periode van evaluatie nam echter veel tijd in beslag. De grote reden daarvoor is dat als er tests in volle baan moeten gebeuren, dat niet zomaar kan. Wij kunnen moeilijk, om een systeem uit te testen, een locomotief door een rood sein laten rijden; dat gaat niet. Als men dus tests wil doen, moet de lijn buiten de dienst. Dat wil zeggen dat daarvoor het normale verkeer moet worden gestopt.

De tijdsvensters vinden om op drukke lijnen al die proeven te doen, vergt enorm veel tijd. Mocht er ergens in België een spoorlijn zijn met alle seinsystemen erop en die continu vrij is waardoor men permanent kan testen, dan zou men zeer snel kunnen testen. Nu moeten de tests echter gebeuren in het weekend, 's nachts, in kalmere periodes. Dat vraagt heel wat voorbereiding. De experts moeten ter beschikking zijn. Er moeten conclusies worden getrokken.

Met het testen van een systeem in een labo of de simulator alleen komt men er immers niet. Daarvoor hebben wij ervaring genoeg. In de simulator kan iets perfect werken, maar in de praktijk stelt men altijd nog andere zaken vast.

Een test in echte omstandigheden is absoluut nodig. Om die tests uit te voeren, is een spoorlijn nodig die men kan gebruiken. Om dat spoor buiten dienst te krijgen, moet er nogal wat gebeuren. Dat is een probleem dat ook in andere landen bestaat. Ik heb het dus over een testlijn. Als er veel nieuwe infrastructuur wordt gebouwd, zou men er een opzij kunnen houden. In België is er geen spoorlijn ter beschikking om permanent tests te doen. Belgorail die veel testen doet, ondervindt die problemen ook van het vinden van een lijn om testritten te doen. Als men 's nachts rijdt, blijft er soms nog een klein stukje van de nacht over voor een proef. Als er een aanpassing moet gebeuren, kan men de volgende proef misschien pas een maand later doen. Men ziet de klok zeer snel lopen op dat ogenblik.

De **voorzitter**: U hebt ook gesproken over de homologatie bij de netwerkbeheerder. Ik heb het voorbeeld gegeven van een homologatieprocedure voor 72 volt-TBL1+ voor het rollend materieel. U zegt dat u wettelijk over een termijn van twee à vier maanden beschikt en dat het gemiddeld een maand duurt. Kan er een onderscheid gemaakt worden? Uit een aantal andere voorbeelden bleek dat er bij een homologatie van het rollend materieel toch een verschil was in de homologatieprocedure, wanneer de aanvragen uit de privésector kwamen. Een aantal bedrijven, er zijn er maar een paar die daarin gespecialiseerd zijn, zetten in hun offerte dat zij zelf de homologatie zullen doen, omdat men anders niet kan leveren binnen de vooropgestelde levertermijn. Klopt dat? Is er een verschil in de homologatieprocedure, voornamelijk dan in snelheid?

André Latruwe: Wat materieel betreft, dienen de operatoren in de praktijk geen

homologatiedossiers of aanvragen tot toelating voor ingebruikneming meer in. Alle dossiers die op dit ogenblik bij ons in behandeling zijn, zijn vragen van de constructeurs. De spoorwegonderneming neemt enkel materieel in dienst dat gehomologeerd is. In de contracten tussen de spoorwegonderneming en de fabrikanten staat meestal dat het materieel voorafgaandelijk een toelating moeten krijgen. Bij de TBL1+ was er een kleine wijziging, omdat het een ombouw van bestaand materieel betrof. Voor alle materieel dat nieuw gemaakt wordt of waaraan grote wijzigingen aangebracht werden, hebben de spoorwegondernemingen altijd dezelfde houding: zij vragen aan de constructeurs om het materieel af te leveren met een toelating tot ingebruikneming in het land waar men ermee wil rijden.

De **voorzitter**: Moet dit dan in het lastenboek staan? U hebt het voorbeeld aangehaald van een T13 met een afwijking die nooit gehomologeerd zou kunnen worden. Wij hebben nu hetzelfde probleem met een T18. Als het in het lastenboek staat en verschillende constructeurs zelf zeggen dat zij interoperabel zijn ten opzichte van elkaar, dan begrijp ik niet dat het mogelijk is dat er nu al gedurende 10 à 12 maanden nog 36 locomotieven staan die niet gehomologeerd geraken.

André Latruwe: Betreffende die locomotieven Type 18 zijn wij aan afwijking nr. 17, die Siemens ingediend heeft bij ons. Er staat in de wettelijke schikking dat als de bestuurder op de knop pantograaf naar beneden duwt, hij maar drie seconden heeft om 20 centimeter van de draad te zijn, kwestie van vonken te vermijden bij overgang van spanning. Dat staat daar in. Dat staat zelfs in de Europese Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI). Die drie seconden zijn een norm in Europa. Op een morgen kregen wij dan een brief van de bedoelde constructeur, zeggende dat ze niet onder 3,7 geraken en met de vraag of ze een afwijking kunnen krijgen.

De **voorzitter**: Dat staat toch in dat lastenboek?

André Latruwe: Ja, maar dan komen ze bij mij met de vraag om een afwijking. Wij zijn dan zo goedwillend geweest om samen met Infrabel te bekijken wat de gevolgen zouden kunnen zijn. Hoe ver is 3,7 seconden aan 160 kilometer per uur? Kan dat problemen geven?

Dat is allemaal onderzocht. Dat heeft veel tijd gekost. Infrabel zei dat het geen probleem zou zijn. Wij gingen terug naar de constructeur en zeiden dat Infrabel daarmee kan leven, dat het

geen probleem zal zijn voor de infrastructuur. Dan zeiden ze dat ze het hebben nagekeken en dat met hun pantograaf 15 kilovolt die in Oostenrijk wordt gebruikt en in Duitsland dat naar beneden gaat, dat ze hun pantograaf aangepast hebben en dat het toch zal lukken. Intussen hebben wij er weer werk in gestoken en is de zaak weer in vertraging.

Er is een probleem met recuperatierem met die locomotief. Die locomotief werkt vrijwel uitsluitend op recuperatie, wat een prachtig systeem is. Die werkt perfect in Oostenrijk, Duitsland en Zwitserland, onder wisselspanning, waar de terugstroming veel gemakkelijker kan opgenomen worden door andere machines. De constructeur wil nu datzelfde doen onder 3 kV gelijkspanning, maar 3 kV gelijkspanning is totaal verschillend van 15 kV wisselspanning, de remming van de locomotief kan op dit ogenblik onvoldoende zijn. Dat de constructeur dat niet rapper doorheeft, ik kan alleen maar vaststellen.

De voorzitter: Het is belangrijk dat u dat zegt, omdat wij daarover in de andere commissie reeds vragen hebben gesteld en dat er eigenlijk een pingpongspel ontstaan is tussen de constructeur, de NMBS, maar waar ook uw organisatie vermeld werd omtrent de homologatieprocedure. Als u zegt dat wij reeds aan afwijking 17 zitten en we er nog niet zijn, dan vrees ik dat de lijdensweg nog even gaat duren.

Ik heb nog een andere vraag. Mijnheer Peeters, u zegt over de beheerscontracten dat de discussie is of wij een wettelijke vereiste moeten stellen of niet, omdat geacht wordt dat de wet nageleefd wordt. Mij lijkt het logisch dat een aantal veiligheidselementen als gestandaardiseerd moeten beschouwd worden en eventueel wel in de beheersovereenkomst kunnen staan. Ik begrijp beide, afdwingbaarheid en andere.

U hebt ook gesproken over de roll-out van 2001 en 2005. U hebt gevraagd wat er in die tussenperiode is gebeurd. Dat is natuurlijk een van de essentiële vragen waarop wij een antwoord proberen te zoeken. Wat is er gebeurd op het moment dat er een beslissing is genomen, naar aanleiding van het treinongeval in Pécrot? Welke elementen zijn er geweest om die beslissing niet uit te voeren? We hadden gehoopt dat u ons een deel van het antwoord zou kunnen geven, maar u stelt eveneens die vraag. Zijn er aanwijzingen of elementen bij de FOD die ons kunnen helpen bij het vervolledigen van de puzzel?

Joan Peeters: Bij de FOD niet onmiddellijk, maar

als de chronologie wordt nagegaan van de beslissingen op basis van documenten van de raad van bestuur, wat ook de opdracht is van het Rekenhof en waarvan de informatie van bij het begin is doorgegeven aan beide bewindslieden, kan daaruit wel een en ander worden geleerd.

Ik blijf bij mijn antwoord. Ik denk dat men waarschijnlijk erg optimistisch is geweest in 1999, toen de beslissing is genomen om voluit voor ETCS te gaan, een systeem dat nog in ontwikkeling was. Er bestaan interne documenten van begin 1999 waarin wordt gepleit voor de verdere ontwikkeling van een Belgisch systeem, TBL2 of TBL3, dat op lijn 2 is geïnstalleerd. Blijkbaar heeft een andere groep binnen de NMBS het bestuur ervan kunnen overtuigen om voor ETCS te gaan. Na het ongeval in Pécrot was de vaststelling dat er te weinig vooruitgang was geboekt en heeft men de beslissing van 1999 bevestigd en beslist om sneller te gaan met de invoering van ETCS. De moeilijkheid van de ontwikkeling heeft dus meegespeeld.

Een andere zaak die zeker heeft meegespeeld – daarvan zijn ook sporen terug te vinden – is de kostprijs, die hoger was dan men oorspronkelijk dacht. Ik denk dat de NMBS op dat vlak op de beslissing heeft gewogen om een tussenoplossing te vinden. ETCS was veel duurder dan men oorspronkelijk dacht.

De voorzitter: Dank u. Collega's, ik heb nog een laatste vraag aan de heer Forton. U hebt in uw inleiding een aantal bedragen genoemd, nog in Belgische frank, die sinds het begin van uw carrière in 1972 zijn besteed aan veiligheid. U hebt ook gezegd dat de impact van de administratie vrij groot is en dat u zeer transparant werkt.

Mijn vraag is dan naar de controle van de budgetten die aan veiligheid worden besteed. Men moet die doorgeven aan de FOD Mobiliteit. We zien hier echter dat er bijvoorbeeld in de periode 2005-2009 bij de NMBS vervoerder een oorspronkelijk bedrag werd gebudgetteerd bijvoorbeeld naar veiligheid van TBL1+ van 83 miljoen euro en dat er effectief een vastlegging gebeurd is van 38 miljoen euro. Wanneer u die cijfers krijgt in de ordonnanceringskredieten als FOD en u ziet dat, gaat er dan een soort knipperlicht branden? Stelt men dan vast dat er een probleem is met de uitvoering van de bij u ingediende plannen?

Pierre Forton: Les montants en milliards de francs belges signalés précédemment représentaient la totalité des investissements

ferroviaires. Dans les transmissions que nous comptons vous faire pour le 10 mai, nous tenterons de faire la part des choses sur le plan historique, tout en veillant à identifier, autant que faire se peut, les investissements ferroviaires destinés à la sécurité. C'est parfois assez complexe car d'autres investissements posent de nombreuses questions relatives à l'amélioration de la sécurité. Ceux-ci concourent à la sécurité mais ne sont pas repris dans une rubrique sécurité.

Dans l'absolu, depuis plusieurs années, des plans d'investissement annuels, parfois pluriannuels, sont approuvés. Le service de Joan Peeters contrôle la validité à différents niveaux, dont la correspondance avec le plan des dossiers d'investissement présentés par les trois entreprises du groupe SNCB, pour finalement accorder le feu vert à leur réalisation.

Pour ce qui concerne le cas spécifique, je vous propose éventuellement de l'approfondir.

Joan Peeters: Het is een heel pertinente, maar niet eenvoudig te beantwoorden vraag. Zoals de heer Forton zei, was het in het verleden moeilijk om in een meerjareninvesteringsplan en een jaarprogramma af te zonderen wat specifiek voor veiligheid was gereserveerd. Destijds bestond er wel een rubriek 1.9, Veiligheid. Toen ik in 1999 bij de FOD ben begonnen, was mijn reactie dat, indien men alleen naar deze rubriek keek, er uiteindelijk toch heel weinig werd uitgegeven aan veiligheid. Het antwoord was dat men in die rubriek alles stak wat niet in een andere rubriek een plaats vond.

Wat is de benadering van investeringsplanning hier in België? Ik heb in mijn presentatie gezegd dat wij ernaar streven dat de planning en de monitoring verbeteren, in de eerste plaats op het niveau van de NMBS-Groep, en ook de opvolging door de overheid. Ik haalde voorbeelden aan van spoorprojecten die voor de helft worden onderraamd en de baten voor de helft overraamd. De indruk die wij nog altijd hebben is dat meerjareninvesteringsprogramma's en jarenplannen vooral vanuit budgettaire hoek worden benaderd. Trouwens, de mensen die met ons komen praten over die plannen, zijn meestal mensen uit de financiële sector, maar zelden mensen die met projectplanning of operationele aspecten bezig zijn. Uiteraard hebben wij ook rechtstreekse contacten met de projectleiders, maar dan gaat het over de planning van een individueel project.

Wat ook ontbreekt, is een duidelijke systematiek om ramingen op te stellen. Tuc Rail heeft wel een eigen systematiek, maar alles tezamen blijft het pover in vergelijking met, bijvoorbeeld, de duidelijk gedocumenteerde systematiek die in Nederland bestaat. Wat voorkomt in de meerjareninvesteringsplannen is qua operationele planning noch qua financiële planning erg zwaarwegend.

Uw vraag over het fluctueren van de cijfers. We ontvangen nu driemaandelijks voor elk investeringsproject een geactualiseerd projectdossier, zo ook voor ERTMS en GSM-R. Hoe reageren wij indien de cijfers in een dossier sterk verschillen t.o.v. een voorgaand dossier?

Die systematiek van de projectdossiers en de daarin voorkomende rubrieken zijn naar aanleiding van het plan 2001-2012 in samenwerking met de NMBS van destijds uitgewerkt. Dit werd ook contractueel vastgelegd in het vorige en het huidige beheerscontract.

In die dossiers staan rubrieken waarvoor de projectleider moet motiveren waarom er afwijkingen zijn en waarom er schommelingen zijn. Onze directie heeft aanhoudend moeilijkheden om van de bedrijven de motivatie van de afwijkingen te verkrijgen.

Driemaandelijks wordt er aan de minister van Overheidsbedrijven gerapporteerd over de stand van zaken. Telkens is er feedback naar de bedrijven. Telkens staat daarin: wij blijven op onze honger zitten wat de motivering van afwijkingen betreft. Eigenlijk hebben wij heel weinig middelen om daartegen op te treden. Het enige wat in het beheerscontract bepaald is, is dat, indien op het einde van het jaar wordt vastgesteld dat niet alle documenten bezorgd zijn die toelaten een degelijke opvolging te verzorgen, 25 % van de investeringsdotatie van de laatste maand wordt achtergehouden. Na levering van de documenten wordt dat bedrag alsnog doorgestort.

Wij gaan nu iets verder. Heeft het te maken met het ongeval? Ik meen van niet. Inzake de documenten die wij vorige week binnengekregen hebben – de jongste update van de projectdossiers – is de vaststelling identiek. Deze keer hebben wij beslist de dossiers terug te sturen naar het bedrijf, wegens niet conform de beheerscontracten.

De **voorzitter:** Ik meen dat iedereen de nodige vragen heeft kunnen stellen. Ik dank u alledrie voor uw zeer nuttige uiteenzetting. Wij zullen

morgen zien hoe wij onze werkzaamheden als commissie voortzetten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.46 uur.

La réunion publique de commission est levée à 12.46 heures.