

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

6 janvier 2012

**AUDITION**

**relative au rapport annuel 2010  
du Service de sécurité et  
d'interopérabilité des chemins de fer**

**RAPPORT**

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

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

**SOMMAIRE**

Page

I. Exposé introductif de M. André Latruwe, (directeur du SSICF).....	3
II. Questions et observations des membres de la commission .....	3
III. Réponses de M. Latruwe .....	7
IV. Répliques.....	11
Annexe: Présentation du rapport annuel .....	13

Documents précédents:

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

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

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 januari 2012

**HOORZITTING**

**over het jaarverslag 2010  
van de Dienst voor de Veiligheid  
en de Interoperabiliteit van de Spoorwegen**

**VERSLAG**

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

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

**INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Latruwe (directeur van de DVIS) .....	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie.....	3
III. Antwoorden van de heer Latruwe .....	7
IV. Replieken.....	11
Bijlage: Voorstelling jaarverslag.....	13

Voorgaande documenten:

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

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

3460

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

Président/Voorzitter: David Geerts

**A. — Titulaires / Vaste leden:**

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

**B. — Suppléants / Plaatsvervangers:**

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

N-VA	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>		
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>		
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>		
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>		
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>		
Ecolo-Groen!	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>		
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>		
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>		
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>		
FDF	:	<i>Fédéralistes Démocrates Francophones</i>		
LDD	:	<i>Lijst Dedecker</i>		
MLD	:	<i>Mouvement pour la Liberté et la Démocratie</i>		
<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>			<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:		<i>Document parlementaire de la 53<sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	DOC 53 0000/000:	<i>Parlementair document van de 53<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
QRVA:		<i>Questions et Réponses écrites</i>	QRVA:	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
CRIV:		<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>	CRIV:	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
CRABV:		<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	CRABV:	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
CRIV:		<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>	CRIV:	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
PLEN:		<i>Séance plénière</i>	PLEN:	<i>Plenum</i>
COM:		<i>Réunion de commission</i>	COM:	<i>Commissievergadering</i>
MOT:		<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	MOT:	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 14 décembre 2011, votre commission a organisé, en exécution de sa recommandation n° 5.7 (DOC 53 0444/002, p. 320), une audition relative au rapport annuel 2010 du Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) avec M. André Latruwe, directeur du SSICF. Le rapport annuel est consultable sur le site internet du SPF Mobilité et Transport ([www.mobiliteit.fgov.be](http://www.mobiliteit.fgov.be) -) Rail -) Autorité nationale de sécurité -) Rapports annuels -) Rapport annuel 2010).

### I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. ANDRÉ LATRUWE, (DIRECTEUR DU SSICF)

Voir présentation en annexe.

### II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

*M. Christophe Bastin (cdH)* perçoit une grande déception et beaucoup de frustrations dans la présentation du rapport annuel. M. Latruwe dispose-t-il d'une autorité, d'une indépendance et d'une collaboration suffisantes pour réaliser toutes ses missions?

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* déplore que le rapport annuel 2010 ne soit publié que fin 2011.

L'intervenant s'oppose toujours à la décision visant à faire dépendre directement le SSICF du secrétaire d'État à la mobilité du point de vue hiérarchique: cette subordination juridique constitue une atteinte à l'indépendance de cette autorité de sécurité. En effet, celle-ci peut désormais être pilotée directement par un responsable politique.

L'intervenant s'étonne de la déclaration du SSICF selon laquelle ce service peut recruter des gens auprès du groupe SNCB. Dans quel cadre ces recrutements peuvent-ils avoir lieu, étant entendu que l'Union européenne interdit que les membres du personnel de l'autorité de sécurité aient une relation, en droit du travail, avec les opérateurs ferroviaires, même dans le cadre d'un détachement? Quelle est la position juridique des collaborateurs du SSICF qui proviennent du groupe SNCB? Cette situation semble également être en contradiction avec la recommandation 5.5 de la commission spéciale.

Trop peu de contrôles et d'audits sont réalisés dès lors que tant le SSICF que l'organisme d'enquête manquent de personnel et de moyens. Les choses s'améliorent-elles un peu dans ce domaine? Les opé-

DAMES EN HEREN,

Op 14 december 2011 hield uw commissie, in uitvoering van haar aanbeveling 5.7 (DOC 53 0444/002, p. 320), een hoorzitting over het jaarverslag 2010 van de Dienst voor de Veiligheid en de Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) met de heer André Latruwe, directeur van de DVIS. Het jaarverslag kan worden geraadpleegd op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer ([www.mobiliteit.fgov.be](http://www.mobiliteit.fgov.be) -) Spoor -) Nationale Veiligheidsinstantie -) Jaarverslagen -) Jaarverslag 2010).

### I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HEER LATRUWE (DIRECTEUR VAN DE DVIS)

Zie presentatie in bijlage.

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

*De heer Christophe Bastin (cdH)* ontwaart veel ontgoocheling en frustratie in de presentatie van het jaarverslag. Heeft de heer Latruwe voldoende autoriteit, onafhankelijkheid en medewerking om zijn uiteenlopende opdrachten te vervullen?

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* betreurt dat het jaarverslag voor 2010 pas tegen het einde van 2011 wordt bekendgemaakt.

De spreker blijft zich kanten tegen de beslissing om de DVIS hiërarchisch rechtstreeks onder de staatssecretaris voor Mobiliteit plaatsen: deze juridische onderschikking vormt een aantasting van de onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie, die nu immers rechtstreeks door een politieke verantwoordelijke kan worden aangestuurd.

De spreker is verbaasd over de verklaring van de DVIS dat de dienst de mogelijkheid heeft om mensen te werven bij de NMBS-groep. Binnen welk kader is dat mogelijk, in het licht van het verbod van de EU op arbeidsrechtelijke banden van personeelsleden van de veiligheidsinstantie met spoorwegoperatoren, zelfs door detachering? Wat is de juridische situatie van de medewerkers van de DVIS die van de NMBS-Groep komen? Deze omstandigheid lijkt ook strijdig te zijn met aanbeveling 5.5 van de bijzondere commissie.

Zowel de DVIS als het onderzoeksorgaan kampen met een tekort aan mensen en middelen, waardoor te weinig controles en audits worden uitgevoerd. Is er ter zake toch enigszins een positieve evolutie? De

rateurs ferroviaires prennent certes des mesures en cas d'accident, mais ils réagissent moins aux recommandations du SSCIF et de l'organisme d'enquête, lesquelles sont en outre formulés trop tardivement (parfois trois ans après les faits).

Le SSCIF a-t-il exécuté la recommandation 3.10 de la commission spéciale ("Le SSCIF doit entamer sans délai une analyse sur le dépassement des signaux et formuler des recommandations en la matière")? Dispose-t-on de chiffres précis à ce sujet pour 2011? La tendance semble en tout cas être négative. Comment cela s'explique-t-il?

Comment se fait-il que le pourcentage des voies équipées de protection automatique du train ne progresse pas en 2010 par rapport à 2009 (p. 42 du rapport annuel)? Le déploiement du TBL 1+ a quand même été poursuivi?

Qu'entend-on par erreurs de signalisation (p. 40)?

*Mme Linda Musin (PS)* se dit préoccupée après avoir pris connaissance de la présentation du rapport annuel: l'écart entre les recommandations de la commission spéciale et les réalisations sur le terrain est grand et reste grand. Citons la recommandation 3.7, qui encourage la *Safety Platform* à développer une action plus globale que ce n'était le cas jusqu'à présent. Le SSCIF n'est-il pas appelé à contraindre les différents acteurs à réaliser des progrès, plutôt que de se borner à émettre des jugements négatifs sur l'absence d'actions concrètes? L'autorité de sécurité serait-elle mieux à même de remplir cette tâche si elle disposait de davantage de personnel et de moyens?

L'Agence ferroviaire européenne (AFE) est-elle suffisamment informée des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de la réglementation?

*M. Tanguy Veys (VB)* demande si l'augmentation du nombre de dépassements des feux peut s'expliquer par une meilleure mesure du phénomène. L'installation du TBL1+ fait-elle baisser le nombre de dépassements des feux?

Au cours des dernières années, la pénurie d'effectifs au SSCIF s'est avérée être un problème important, le nombre de contrôles étant dès lors trop faible. Une amélioration sensible est annoncée en la matière d'ici 2012. Combien de collaborateurs supplémentaires entreront-ils en service? Les recrutements supplémentaires suffiront-ils? Le SSCIF confirme-t-il que les recrutements

spoorwegoperatoren nemen wel maatregelen naar aanleiding van ongevallen, maar reageren minder op aanbevelingen van de DVIS en het onderzoeksorgaan, die bovendien te laat (in sommige gevallen drie jaar na de feiten) worden geformuleerd.

Heeft de DVIS uitvoering gegeven aan aanbeveling 3.10 van de bijzondere commissie ("DVIS moet onverwijld een onderzoek instellen naar de seinvoorbijrijdingen en aanbevelingen ter zake formuleren.")? Zijn er op dit vlak al precieze cijfers beschikbaar voor 2011? De trend lijkt in elk geval negatief te zijn. Wat zijn de oorzaken daarvan?

Hoe komt het dat het percentage van de sporen dat met een automatisch beveiligingssysteem is uitgerust niet stijgt in 2010 in vergelijking met 2009 (p. 42 van het jaarverslag)? De uitrol met TBL1+ werd toch voortgezet?

Wat wordt bedoeld met foutieve seingevingen (p. 40)?

*Mevrouw Linda Musin (PS)* uit haar ongerustheid na kennisname van de presentatie van het jaarverslag: de discrepantie tussen de aanbevelingen van de bijzondere commissie en de realisaties op het terrein is en blijft groot. Zo is er aanbeveling 3.7, op grond waarvan het *Safety Platform* een meer omvattende actie moet ondernemen dan tot nu toe het geval was. Is het niet de roeping van de DVIS om de verschillende actoren te dwingen om vooruitgang te boeken, eerder dan enkel negatief te oordelen over het uitblijven van concrete acties? Zou de veiligheidsinstantie die opdracht beter kunnen vervullen als ze over meer mensen en middelen zou beschikken?

Wordt aan de *European Railways Agency (ERA)* voldoende feedback gegeven over de moeilijkheden die worden ondervonden bij de implementatie van de reglementering?

*De heer Tanguy Veys (VB)* vraagt of een betere meting van seinvoorbijrijdingen de oorzaak van de toename kan zijn. Doet de installatie van TBL1+ het aantal seinvoorbijrijdingen dalen?

In de afgelopen jaren kwam het tekort aan personeelsleden van de DVIS naar voor als een belangrijk knelpunt, wat resulteerde in een te laag aantal controles. Tegen 2012 wordt ter zake een belangrijke vooruitgang aangekondigd. Hoeveel bijkomende medewerkers zullen in dienst treden? Zullen de bijkomende wervingen volstaan? Bevestigt hij dat de wervingen omslachtig

sont compliqués? Est-il exact que le statut à l'AFE est plus attrayant? Quels sont les problèmes de personnel de l'Organe d'enquête?

*M. David Geerts (sp.a)* demande combien de franchissements de signaux ont exactement été enregistrés en 2010. Quelles mesures le SSICF a-t-il proposées pour limiter le nombre de franchissements? Qui est compétent *in fine* pour prendre des mesures en la matière, notamment sur le plan de la formation des conducteurs de train?

L'intervenant s'étonne que le SSICF puisse occuper des membres du personnel détachés du Groupe SNCB jusqu'au 17 janvier 2013. L'ancien secrétaire d'État à la Mobilité a en effet souligné, lors d'une réunion précédente, l'incompatibilité en la matière, après quoi certains membres de la commission ont défendu la thèse selon laquelle les mêmes règles d'indépendance doivent également s'appliquer à l'organisme d'enquête et se sont également opposés à la subordination directe du SSICF au secrétaire d'État à la Mobilité. Comment se fait-il que les détachements soient toujours possibles?

*Mme Valérie De Bue (MR)* attire l'attention sur la recommandation 5.11 de la commission spéciale, en vertu de laquelle la *Safety Platform* doit être transformée en véritable organe de gestion de la sécurité du rail sous la direction du SSICF. Y travaille-t-on suffisamment? Pourquoi n'y a-t-il toujours pas d'amélioration de la procédure de départ, afin d'éviter des accidents comme celui de Mons?

Quelle instance neutre devrait être investie du pouvoir de décision en cas de désaccord entre Infrabel et le Groupe SNCB?

*M. Steven Vandeput (N-VA)* déduit de la présentation du rapport annuel que l'insécurité du rail est toujours trop grande. L'intervenant demande que l'on réfléchisse à la manière de concrétiser les missions du SSICF. Manifestement, l'autorité de l'instance de sécurité est remise en question, ce qui ressort notamment du fait que le déraillement à Anvers n'a fait l'objet d'aucune enquête, alors que le SSICF avait insisté pour qu'une enquête soit menée.

Le SSICF pourrait-il agir plus efficacement s'il devait rendre directement des comptes au législateur? De quelle façon le Parlement pourrait-il contribuer à résoudre les problèmes évoqués?

zijn? Klopt het dat het statuut bij ERA aantrekkelijker is? Hoe stelt de personeelsproblematiek zich voor het onderzoeksorgaan?

*De heer David Geerts (sp.a)* vraagt hoeveel seinvoorbijrijdingen er in 2010 precies zijn geweest. Welke maatregelen heeft de DVIS voorgesteld om het aantal voorbijrijdingen te beperken? Wie heeft de eindbevoegdheid om ter zake maatregelen te treffen, onder meer op het vlak van de opleiding van treinbestuurders?

De spreker uit zijn verbazing over het feit dat de DVIS tot 17 januari 2013 gedetacheerden van de NMBS-Groep in dienst kan nemen. De toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit heeft immers in een eerdere vergadering gewezen op de betreffende onverenigbaarheid, waarna sommige leden van de commissie de stelling hebben verdedigd dat diezelfde onafhankelijkheidsregels ook voor het onderzoeksorgaan moeten gelden en zich ook kantten tegen de rechtstreekse onderschikking van de DVIS aan de staatssecretaris voor Mobiliteit. Hoe komt het dat detacheringen nu nog steeds mogelijk zijn?

*Mevrouw Valérie De Bue (MR)* wijst op aanbeveling 5.11 van de bijzondere commissie, op grond waarvan het *Safety Platform* dient te worden ontwikkeld tot een echt beheersorgaan van de spoorwegveiligheid onder directie van de DVIS. Wordt daar voldoende werk van gemaakt? Waarom is er nog steeds geen verbeterde vertrekprocedure, die ervoor moet zorgen dat ongevallen zoals in Mons worden vermeden?

Welke neutrale instantie zou de bevoegdheid moeten krijgen om te beslissen indien Infrabel en de NMBS-Groep het niet eens geraken?

*De heer Steven Vandeput (N-VA)* leidt uit de voorstelling van het jaarverslag af dat de onveiligheid van ons spoorwegverkeer nog steeds te groot is. De spreker vraagt dat nagedacht wordt over de invulling van de opdrachten van de DVIS. Blijkbaar wordt de autoriteit van de veiligheidsinstantie in vraag gesteld, wat onder meer blijkt uit het feit dat, ondanks het aandringen van de DVIS op een onderzoek, geen onderzoek werd gevoerd naar een ontsporing in Antwerpen.

Zou de DVIS doeltreffender kunnen optreden indien de dienst rechtstreeks aan de wetgever verantwoording zou moeten afleggen? Hoe kan het Parlement een bijdrage leveren tot de oplossing van de aangehaalde problemen?

Quel rôle le SSICF joue-t-il dans l'enquête consécutive à la catastrophe de Buizingen? Comment se fait-il que les résultats de l'enquête ne soient toujours pas connus aujourd'hui, presque deux ans après les faits?

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* souligne que le rapport annuel dont il est question en l'espèce est antérieur aux conclusions et aux recommandations de la commission spéciale; il peut dès lors être considéré comme un point zéro par rapport auquel les progrès réalisés au cours des années suivantes pourront être évalués.

L'intervenant juge les conclusions du rapport annuel plutôt maigres: les tableaux ne font l'objet d'aucune évaluation et aucune solution n'est proposée pour les défaillances constatées. Le rapport annuel n'indique pas non plus quels sont les progrès enregistrés en ce qui concerne l'installation du TBL1+ par les opérateurs ferroviaires. Il n'offre du reste pas d'aperçu des recommandations formulées par le SSICF à l'intention des opérateurs ni des suites qui y ont été données.

La commission spéciale considère le SSICF comme la cheville ouvrière du dossier de la sécurité du rail. Or, cette instance de sécurité ne semble pas vraiment assumer ce rôle: elle se considère apparemment comme un organe chargé d'une mission de stimulation, mais dépourvu des outils nécessaires pour permettre la réalisation de progrès réels sur le terrain. Cette vision est-elle compatible avec l'augmentation du personnel affecté et des moyens octroyés au SSICF, ainsi qu'avec les déclarations par lesquelles les différents acteurs se sont engagés à prendre les recommandations de cette instance au sérieux? Le SSICF utilise-t-il à suffisance les outils dont il dispose et se prévaut-il suffisamment du rôle central que les pouvoirs publics entendent lui faire jouer?

L'un des problèmes épinglés par la commission spéciale est le flou qui entoure les compétences des différents acteurs impliqués dans la sécurité du rail. La concertation entre Infrabel et le SSICF a-t-elle déjà permis de lever totalement ou partiellement ce manque de clarté?

Le SSICF reconnaît-il suffisamment la valeur de la plate-forme de sécurité? Il ressort des déclarations de M. Jeroen Le Jeune, CEO de Crossrail, faites lors d'une audition de la commission spéciale (DOC 53 0444/008), que jusqu'à présent, la plate-forme n'est pas encore devenue le point de rencontre central de tous les acteurs du secteur ferroviaire, et que même la question de l'installation du TBL1+ par les opérateurs privés n'y a pas été évoquée. Le SSICF fait-il suffisamment d'efforts pour faire véritablement de cette plate-forme un outil de concertation utile?

Welk rol speelt de DVIS in het onderzoek naar de ramp in Buizingen? Hoe komt het dat bijna twee jaar na de feiten nog steeds geen onderzoeksresultaten bekend zijn?

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* wijst op het feit dat het jaarverslag dat voorligt, voorafgaat aan de formulering van conclusies en aanbevelingen door de bijzondere commissie; het kan daardoor worden beschouwd als nulmeting, die de mogelijkheid geeft om de vooruitgang in de jaren erna te toetsen.

De spreker vindt het jaarverslag zwak op het vlak van conclusies: de tabellen worden niet geëvalueerd en er worden geen oplossingen voor de vastgestelde tekortkomingen geformuleerd. Ook wordt de bereikte vooruitgang van de installatie van TBL1+ door de spoorwegoperatoren niet weergegeven. Een andere lacune is een overzicht van de aanbevelingen die de DVIS aan de operatoren heeft meegedeeld en het gevolg dat daaraan werd verleend.

De bijzondere commissie beschouwt de DVIS als de spil in het hele spoorwegveiligheidsdossier, maar de veiligheidsinstantie lijkt die rol niet echt op zich te nemen: zij ziet zich blijkbaar als een orgaan dat aanspoort, maar geen instrumenten heeft om daadwerkelijk vooruitgang te doen boeken op het terrein. Is deze visie verenigbaar met de toename van beschikbare personeelsleden en middelen voor de DVIS en met de engagementsverklaringen van de diverse actoren dat zij de aanbevelingen van de instantie ernstig nemen? Gebruikt de DVIS wel voldoende de instrumenten waarover hij beschikt en beroept de dienst zich voldoende op de centrale rol die de overheid hem wil toebedelen?

Een van de problemen die door de bijzondere commissie werd aangekaart, is de onduidelijkheid over de bevoegdheid van de verschillende actoren voor spoorwegveiligheid. Werd die onduidelijkheid reeds geheel of gedeeltelijk weggewerkt door overleg tussen Infrabel en de DVIS?

Schat de DVIS het belang van het *Safety Platform* voldoende naar waarde? Uit verklaringen van de heer Jeroen Le Jeune, CEO van Crossrail, in een hoorzitting van de bijzondere commissie (DOC 53 0444/008) blijkt dat het platform tot nu toe niet de centrale ontmoetingsplek van alle spoorwegactoren is en dat zelfs de installatie van TBL1+ door de private operatoren er niet aan de orde is gekomen. Doet de DVIS voldoende inspanningen om er echt een nuttig overleginstrument van te maken?

*M. Michel Balon, conseiller du secrétaire d'État à la Mobilité*, indique que les effectifs du SSICF passeront progressivement de 26 à 40, voire 46 collaborateurs. Au terme d'une concertation entre la Belgique et la Commission européenne, un accord a été conclu aux termes duquel notre pays devra mettre en œuvre deux réformes afin de garantir l'indépendance de l'organe de sécurité:

— à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012, le directeur et le directeur adjoint du SSICF ne pourront plus avoir de relation, en droit du travail, avec le Groupe SNCB. La procédure de recrutement concernée est déjà en cours de préparation;

— étant donné que, pour le moment, les compétences en matière de sécurité du rail se trouvent encore principalement au sein du Groupe SNCB, de nouveaux détachements seront encore possibles jusqu'au 17 janvier 2013. Ces collaborateurs pourront ensuite rester en service, comme personnel détaché, auprès du SSICF, à condition qu'ils n'assument pas de fonction de direction.

### III. — RÉPONSES DE M. LATRUWE

*M. André Latruwe* ne constate pas de problème concernant l'indépendance de son service: pour l'ensemble des dossiers, le pouvoir décisionnel appartient bel et bien au SSICF. Il y a toutefois lieu d'améliorer de nombreuses procédures et de renforcer la capacité d'action du SSICF, en instaurant notamment l'instrument des amendes administratives par le biais de la loi modifiant la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en vue d'instaurer des amendes administratives (DOC 53 1758/004). Étant donné que jusqu'à présent, le SSICF peut uniquement, lorsqu'il constate des infractions, retirer la licence de l'opérateur ferroviaire, ce qui constitue une peine excessive, le service ne peut pas sanctionner dans les faits.

Aux Pays-Bas, l'instance de sécurité est placée sous le contrôle direct du Parlement, lequel définit ses missions et fixe son enveloppe budgétaire. En Belgique, l'instance de sécurité relève de la responsabilité du secrétaire d'État à la Mobilité et son budget est fixé par arrêté royal. Si l'assistance logistique et pratique du SPF Mobilité et Transports est utile, l'orateur se dit néanmoins favorable à ce que le SSICF rende directement compte au Parlement, c'est-à-dire l'institution qui a fixé ses missions par la loi et sera dès lors la mieux placée pour exercer le contrôle.

Le recrutement de personnel du SSICF s'effectue selon les règles en vigueur pour la fonction publique, ce qui implique des procédures longues et rigides. Il est dès

*De heer Michel Balon, raadgever van de staatssecretaris voor Mobiliteit*, stelt dat het personeelsbestand van de DVIS geleidelijk stijgt van 26 naar 40 of zelfs 46 medewerkers. Na overleg tussen België en de Europese Commissie werd een overeenkomst afgesloten, op grond waarvan ons land twee hervormingen moet doorvoeren om de onafhankelijkheid van het veiligheidssorgaan te waarborgen:

— vanaf 1 juli 2012 mogen de directeur en de adjunct-directeur van de DVIS geen arbeidsrechtelijke band met de NMBS-Groep meer hebben. De betreffende wervingsprocedure wordt nu reeds voorbereid;

— omdat de competentie inzake spoorwegveiligheid zich vooralsnog hoofdzakelijk bij de NMBS-Groep bevindt, mogen nog tot 17 januari 2013 nieuwe detacheringen gebeuren. Die medewerkers mogen daarna bij de DVIS als gedetacheerden in dienst blijven op voorwaarde dat ze geen directiefunctie vervullen.

### III. — ANTWOORDEN VAN DE HEER LATRUWE

*De heer André Latruwe* stelt geen problemen vast voor de onafhankelijkheid van zijn dienst: de beslissingsmacht voor alle dossiers ligt wel degelijk bij de DVIS. Wel moeten veel procedures nog worden verbeterd en moet de slagkracht van de DVIS worden versterkt, onder meer door invoering van het instrument van administratieve boetes door de wet tot wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen met het oog op de invoering van bestuurlijke boetes (DOC 53 1758/004). Dat de DVIS tot nu toe bij vaststelling van overtredingen enkel de licentie van de spoorwageoperator kan intrekken, wat een buitensporige straf is, leidt er in de feiten toe dat de dienst niet kan straffen.

In Nederland valt de veiligheidsinstantie rechtstreeks onder de controle van het Parlement, dat haar opdrachten en budgettaire enveloppe zelf vaststelt. In België valt de veiligheidsinstantie onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris voor Mobiliteit en wordt haar begroting bij KB vastgesteld. De logistieke en praktische bijstand van de FOD Mobiliteit en Vervoer is nuttig, maar de spreker is er niettemin voorstander van om de DVIS rechtstreeks rekenschap te laten afleggen aan het Parlement, de instelling die zijn opdrachten bij wet heeft vastgesteld en hem daarom ook best kan controleren.

De werving van personeel voor de DVIS gebeurt volgens de regels van het openbaar ambt, waarin langdurige en stroeve procedures van toepassing zijn;

lors fréquent que certaines fonctions restent longtemps vacantes. L'effectif du SSICF passera normalement à 40, voire 46 unités en 2012. L'augmentation de personnel doit être progressive pour assurer une formation et un accompagnement suffisants de l'ensemble des nouveaux collaborateurs.

L'Union européenne interdit en principe que des membres du personnel de l'instance chargée d'une mission de sécurité ait des liens juridiques avec un opérateur ferroviaire. Un arrêté royal qui exécute cette obligation européenne prévoit, à titre de disposition transitoire, que des collaborateurs du SSICF exerçant une fonction de sécurité peuvent être détachés du Groupe SNCB jusqu'au 17 janvier 2013; dès lors que l'essentiel de l'expertise se trouve chez l'opérateur ferroviaire, des efforts sont consentis pour engager des collaborateurs du Groupe SNCB pour cette date. La disposition transitoire en question est nécessaire car, sans celle-ci, le SSICF ne serait pas en mesure d'engager du personnel compétent.

Sur le plan statutaire, les Pays-Bas ont créé une situation plus intéressante: les membres du personnel de l'autorité de sécurité qui ont auparavant été employés par une entreprise de chemins de fer se voient octroyer une augmentation de salaire pour compenser l'écart salarial; la Belgique n'a pas opté pour cette solution.

L'organisme d'enquête émet ses recommandations très tard, en moyenne trois ans seulement après un accident. Le cadre dans lequel il doit opérer n'est pas idéal: après un accident, le parquet effectue d'abord une enquête sur place, puis les abords du site sont presque immédiatement dégagés, ce qui empêche l'organisme d'enquête de recueillir le matériel de preuve nécessaire. L'obligation d'enquête ne concerne de surcroît que les collisions ou déraillements de trains faisant au moins un mort ou cinq blessés graves, ce qui fait que certains accidents dont il serait possible de tirer des enseignements ne sont pas évalués; le SSICF n'est pas compétent pour ordonner une enquête dans ces cas. Dans certaines circonstances, il faudrait envisager de permettre au SSICF d'imposer l'ouverture d'une enquête.

En 2010, un seul audit a été réalisé. En 2011, le niveau d'ambition a été relevé mais des obstacles pratiques se présentent fréquemment, en raison notamment la rigidité des procédures d'attribution de marchés publics.

Étant donné que le TBL1+ est défini comme un outil au service du conducteur et non comme un système de sécurité automatique, le tableau de la page 42 du rapport annuel n'indique pas d'augmentation du nombre de voies équipées d'une surveillance automatique.

daardoor blijven bepaalde betrekkingen vaak lang vacant. Het personeelsbestand van de DVIS zal in 2012 normaal tot 40 of zelfs 46 stijgen. De personeelstoename moet geleidelijk gebeuren om in voldoende vorming en begeleiding van alle nieuwe medewerkers te voorzien.

De EU verbiedt in beginsel dat personeelsleden van de veiligheidsinstantie met een veiligheidsopdracht juridische banden hebben met een spoorwegoperator. Een koninklijk besluit, dat uitvoering geeft aan die Europese verplichting, bepaalt bij wijze van overgangsbepaling dat medewerkers van de DVIS met een veiligheidsfunctie tot 17 januari 2013 mogen worden gedetacheerd van bij de NMBS-Groep; omdat de meeste expertise bij de spoorwegoperator aanwezig is, worden inspanningen geleverd om tegen die datum medewerkers van de NMBS-Groep te werven. De betreffende overgangsbepaling is nodig omdat de DVIS anders niet in staat zou zijn om bekwame personeelsleden te werven.

In Nederland is op statutair vlak een betere situatie gecreëerd: personeelsleden van de veiligheidsinstantie die eerder bij een spoorwegonderneming werkten, krijgen een salarisverhoging om de loonkloof te overbruggen; in België werd daarvoor niet geopteerd.

Het onderzoeksorgaan brengt haar aanbevelingen zeer laat uit, gemiddeld pas drie jaar na een ongeval. Het kader waarin het moet werken is niet ideaal: na een ongeval voert het parket eerst een onderzoek ter plaatse en wordt de omgeving bijna onmiddellijk opgeruimd, waardoor het onderzoeksorgaan niet het nodige bewijsmateriaal kan verzamelen. Ook is er slechts een onderzoeksverplichting bij botsing of ontsporing van treinen met ten minste één dode of vijf zwaargewonden, waardoor sommige ongevallen waaruit lessen zouden kunnen worden getrokken niet worden geëvalueerd; de DVIS heeft in die gevallen niet de bevoegdheid om een onderzoek te bevelen. Het verdient overweging om de DVIS in sommige gevallen de mogelijkheid te geven om het voeren van een onderzoek af te dwingen.

In 2010 werd slechts één audit uitgevoerd. In 2011 ligt de ambitie hoger, maar vaak zijn er praktische bezwaren, onder meer de rigide procedures voor de toekenning van overheidsopdrachten.

Omdat TBL1+ gedefinieerd wordt als een hulpmiddel voor de bestuurder en niet als een automatisch beveiligingssysteem, geeft de tabel op bladzijde 42 van het jaarverslag aan dat er in 2010 geen toename was van het aantal sporen dat met automatische beveiliging is uitgerust.



Par “erreur de signalisation”, on entend toute défaillance d’un système de signalisation (d’infrastructure ou de matériel roulant) qui présente une information moins restrictive que celle requise.

En 2010, 104 franchissements de signaux ont été enregistrés. En 2011, jusqu’à la fin du mois de novembre, on en a déjà comptabilisé 118; ces données indiquent une évolution négative, même si une partie de l’augmentation est probablement due à une amélioration du système d’enregistrement, qui est déployé progressivement et ne couvrira l’ensemble du réseau ferroviaire que dans dix ans. Comment limiter le nombre de franchissements de signaux? Dans de nombreux cas, Infrabel se contente d’affirmer que les signaux sont placés de manière réglementaire, même si leur visibilité est limitée. Le SSICF insiste parfois pour que l’emplacement soit modifié, mais il ne peut qu’encourager le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire à le faire: l’autorité de sécurité n’est nullement compétente pour intervenir à la place d’un opérateur. L’installation du TBL1+ semble avoir des effets positifs: les franchissements de signaux sur la voie principale sont en effet en recul. Il est toutefois trop tôt pour tirer des conclusions définitives.

Sous l’impulsion du SSICF, le secrétaire d’État à la Mobilité a adressé à Infrabel et à la SNCB une lettre insistant sur la nécessité d’améliorer la formation des conducteurs de train. Dans une réponse commune, ces deux sociétés ont énuméré les nombreuses mesures prises à cet égard. Cependant, il demeure qu’aucune intervention n’a été opérée sur d’autres facteurs.

La réglementation européenne sur la sécurité ferroviaire est très complexe. La responsabilité du respect des différentes obligations incombe d’abord aux opérateurs ferroviaires, tandis que le SSICF n’a qu’une mission de contrôle. Lorsqu’un manquement est constaté lors d’un contrôle, ce n’est pas à l’autorité de sécurité qu’il incombe d’imposer une mesure précise. L’élimination des problèmes incombe également aux opérateurs ferroviaires. Un autre point important concerne l’égalité de traitement des opérateurs par l’autorité de sécurité.

L’organisation de la plate-forme de sécurité (*Safety Platform*) est une nouvelle mission de l’autorité de sécurité, laquelle ne pourra en faire un instrument utile que si toutes les parties prenantes y collaborent activement. Jusqu’à présent, le SSICF a organisé deux réunions de cet organe, la seconde ayant eu lieu le 1<sup>er</sup> décembre 2011, les progrès réalisés dans l’installation du TBL1+ et de l’ETCS ayant alors été examinés en détail. Le pouvoir politique, tant en la personne du secrétaire d’État à la Mobilité qu’en la personne du ministre des Entreprises publiques, doit également prendre ses responsabilités

Foutieve seingeving dient te worden begrepen als storings van het seinsysteem (van de infrastructuur of van het rollend materieel) die tot gevolg hebben dat de seininformatie minder restrictief is dan vereist.

In 2010 waren er 104 seinvoorbijrijdingen. In 2011 waren er tot eind november al 118 seinvoorbijrijdingen; dat wijst op een negatieve evolutie, al is een deel van de toename wellicht het gevolg van het betere registratiesysteem, dat geleidelijk wordt uitgerold en pas over tien jaar het hele spoornet zal afdekken. Hoe kan het aantal seinvoorbijrijdingen worden beperkt? Infrabel stelt er zich in veel gevallen tevreden met de mededeling dat de seinen reglementair geplaatst zijn, zelfs als de zichtbaarheid ervan beperkt is. De DVIS dringt soms aan op een andere plaatsing, maar kan de spoorweginfrastructuurbeheerder daar enkel toe aanmoedigen: de veiligheidsinstantie heeft geen enkele bevoegdheid om zich in de plaats van een operator te stellen. De invloed van de installatie van TBL1+ lijkt positieve effecten te sorteren: de seinvoorbijrijdingen in hoofdspoor nemen immers af. Het is wel te vroeg voor een definitieve conclusie

Onder impuls van de DVIS heeft de staatssecretaris voor Mobiliteit aan Infrabel en de NMBS een brief gericht om aan te dringen op een betere opleiding van treinbestuurders. De beide vennootschappen hebben in een gezamenlijk antwoord de vele genomen maatregelen opgesomd, al blijft de vaststelling gelden dat op andere factoren niet werd ingegrepen.

De Europese regelgeving inzake spoorwegveiligheid is zeer complex. De eerste verantwoordelijkheid voor de naleving van de diverse verplichtingen ligt bij de spoorwegoperatoren, terwijl de DVIS slechts een controleopdracht heeft. Indien tijdens een controle een tekortkoming wordt vastgesteld, komt het niet aan de veiligheidsinstantie toe om een precieze maatregel op te leggen: het wegnemen van gebreken is eveneens de taak van de spoorwegoperatoren. De gelijke behandeling van de operatoren door de veiligheidsinstantie is bovendien een belangrijk aandachtspunt.

De organisatie van het *Safety Platform* is een nieuwe opdracht van de veiligheidsinstantie, die er maar een nuttig instrument van kan maken indien alle betrokken actoren er op actieve wijze hun medewerking aan verlenen. De DVIS heeft tot nu toe twee maal een vergadering van dit orgaan georganiseerd, de laatste maal nog op 1 december 2011, wanneer de vooruitgang van de installatie van TBL1+ en ETCS uitgebreid aan bod is gekomen. Ook de politieke overheid, zowel de staatssecretaris voor Mobiliteit als de minister van Overheidsbedrijven, moet zijn verantwoordelijkheid

en confiant à la plate-forme de sécurité une importante mission inscrite dans la réglementation. Il n'appartient pas au SSICF d'établir les règles, mais il lui appartient de surveiller leur application.

À plus long terme, l'ETCS est très efficace et interopérable, mais ce système est également cher. Plus simple, le système TBL1+ est moins cher, mais dès lors que les opérateurs privés ne reçoivent aucune aide pour les investissements qu'ils font dans ce domaine, ils ne sont pas enclins à investir volontairement dans ce système non interopérable. Si les pouvoirs publics estiment qu'il y a lieu d'enregistrer des résultats à court terme en matière de sécurité dans le domaine du transport de marchandises, ils doivent envisager d'accorder des subventions à cette fin. On peut difficilement soutenir que les opérateurs privés ne doivent plus faire aucun effort jusqu'à l'accomplissement du déploiement de l'ETCS.

L'ERA est parfaitement consciente des problèmes encourus par les opérateurs et les instances de sécurité dans l'ensemble de l'Union européenne lors de la mise en œuvre d'une réglementation: les règles sont trop nombreuses et les instances de sécurité nationales ont trop peu de moyens pour remplir toutes les tâches qui leur sont assignées. Dans le cadre d'une évaluation, l'ERA organise un auditing tour auprès des États membres afin d'identifier les problèmes qui se posent lors de l'application de règles.

Il ressort des accidents de Dinant et de Buizingen que les minutes précédant directement le départ d'un train sont à risque. Après que le SSICF eut insisté de manière répétée pour que soit adoptée une mesure coordonnée, Infrabel et la SNCB ont proposé une solution partielle, qui ne résout cependant pas tous les problèmes: les problèmes qui demeurent sont surtout le manque de visibilité des signaux depuis la gare et le fait que les trains ne démarrent pas immédiatement après la fermeture des portes.

Laisser à des instances externes le soin de décider des procédures opérationnelles à mettre en œuvre n'est pas une bonne idée: Infrabel et la SNCB doivent résoudre elles-mêmes les problèmes dont elles sont responsables. On peut néanmoins demander éventuellement à des instances externes spécialisées d'effectuer des analyses de risques, afin de permettre aux entreprises ferroviaires de prendre les décisions adéquates en connaissance de cause.

Même si le SSICF ne joue pas un rôle direct dans l'enquête sur la catastrophe de Buizingen, il fournit, sur demande, à l'organe de sécurité chargé de l'enquête des explications sur des aspects techniques du dossier. Le parquet dirige l'enquête et n'informe pas le SSICF

opnemen door in de regelgeving aan het *Safety Platform* een belangrijke opdracht toe te vertrouwen; aan de DVIS komt niet de opstelling van regels toe, wel de bewaking van de toepassing ervan.

ETCS is op langere termijn zeer doeltreffend en interoperabel, maar ook duur. Het eenvoudigere systeem TBL1+ is minder duur, maar de private operatoren krijgen geen ondersteuning voor investeringen daarin, waardoor ze niet geneigd zijn op vrijwillige basis in dit niet-interoperabele systeem te investeren. Als de overheid van oordeel is dat in het goederenvervoer inzake veiligheid op korte termijn resultaten moeten worden geboekt, dient zij de verlening van subsidies te overwegen. Het is moeilijk verdedigbaar dat tot aan de voltooiing van de uitrol van ETCS geen andere inspanningen meer zouden worden geleverd door de private operatoren.

De ERA is zich ten volle bewust van de problemen die operatoren en veiligheidsinstanties in de hele Europese Unie ondervinden bij de implementatie van reglementering: er zijn te veel regels en de nationale veiligheidsinstanties hebben te weinig middelen om alle taken die hun worden opgedragen te vervullen. In het kader van een evaluatie organiseert de ERA een zogenaamde auditing tour langs de lidstaten om problemen bij de toepassing van regels te identificeren.

Uit de ongevallen van Dinant en Buizingen blijkt dat de minuten vlak na het vertrek van een trein risicovol zijn. Na herhaald aandringen van de DVIS op een gecoördineerde maatregel hebben Infrabel en de NMBS een gedeeltelijke oplossing voorgesteld, die echter niet alle problemen oplost: vooral vanuit het station slecht zichtbare seinen en het niet onmiddellijke vertrek van treinen na sluiting van de deuren zijn blijvende problemen.

Het is geen goed idee om externe instanties te laten beslissen over operationele procedures: Infrabel en de NMBS moeten zelf de problemen oplossen waarvoor ze verantwoordelijk zijn. Wel kan eventueel aan externe gespecialiseerde instanties gevraagd worden om risicoanalyses te maken, die de spoorwegbedrijven beter in staat moeten stellen om adequate beslissingen te nemen.

De DVIS speelt geen rechtstreekse rol in het onderzoek naar de ramp in Buizingen; wel verschaft de veiligheidsinstantie op verzoek uitleg aan het onderzoeksorgaan over technische aspecten van het dossier. Het parket heeft de leiding van het onderzoek en brieft de DVIS

et l'organe d'enquête afin de ne pas violer le secret de l'enquête; il s'agit d'un problème qui doit être évalué.

Le rapport annuel du SSICF est rédigé de manière sommaire et est, en partie, un résumé des informations qui doivent être transmises au plus tard le 30 juin de l'année suivante au SSICF par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires (même si certains opérateurs ne respectent pas ce délai). Si les informations contenues dans les rapports annuels d'Infrabel et de la SNCB ne sont pas publiées de façon exhaustive dans le rapport annuel du SSICF, c'est parce que cette publication n'offre guère de plus-value. Si l'on estime que cette circonstance nuit à la transparence du document, il conviendra en premier lieu de veiller à donner une publicité plus importante aux différents rapports annuels.

Le SPF Mobilité et Transports a formulé, par l'intermédiaire du secrétaire d'État compétent, des réponses aux recommandations émises par la commission spéciale, mais il n'a pas pu prendre connaissance des réponses du Groupe SNCB.

#### IV. — RÉPLIQUES

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* s'étonne que l'instance de sécurité n'ait pas eu accès à la réponse du Groupe SNCB aux recommandations de la commission spéciale. Pourquoi M. Latruwe n'a-t-il pas demandé ce feed-back dans le cadre de la *Safety Platform*?

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* s'étonne que le SSICF ait encore la possibilité d'engager des membres du personnel détachés du Groupe SNCB. Même après le 17 janvier 2013, des collaborateurs de l'organe de sécurité conserveront — pour de nombreuses années — un lien avec le Groupe SNCB en termes de droit du travail, ce qui est contraire aux recommandations de la commission spéciale. L'intervenant plaide pour la recherche d'autres solutions au problème de recrutement que générerait apparemment la suppression de la possibilité de détachement.

en het onderzoeksorgaan niet om het geheim van het onderzoek niet te schenden; dit is een probleem dat moet worden geëvalueerd.

Het jaarverslag van de DVIS wordt summier opgesteld en is ten dele een samenvatting van de informatie die uiterlijk op 30 juni van het opvolgende jaar aan de DVIS moet worden meegedeeld door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen (al halen sommige operatoren die deadline niet). De informatie in de jaarverslagen van Infrabel en de NMBS wordt niet exhaustief in het jaarverslag van de DVIS opgenomen omdat dit geen meerwaarde oplevert. Indien de transparantie daardoor te beperkt wordt geacht, moet in eerste instantie werk worden gemaakt van een grotere openbaarheid van de respectieve jaarverslagen.

Nadat de bijzondere commissie aanbevelingen heeft geformuleerd, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer via de bevoegde staatssecretaris antwoorden geformuleerd, maar de FOD heeft geen kennis kunnen nemen van de antwoorden van de NMBS-Groep.

#### IV. — REPLIEKEN

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* verbaast zich over de stelling dat de veiligheidsinstantie geen inzage heeft gekregen van de reactie van de NMBS-Groep op de aanbevelingen van de bijzondere commissie. Waarom heeft de heer Latruwe die feedback niet opgevraagd in de schoot van het *Safety Platform*?

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* is verbaasd dat de DVIS nog steeds gedetacheerde personeelsleden van de NMBS-Groep in dienst kan nemen. Ook na 17 januari 2013 zullen medewerkers van het veiligheidsoorgaan nog vele jaren een arbeidsrechtelijke band met de NMBS-Groep behouden, wat tegen de aanbevelingen van de bijzondere commissie indruist. De spreker pleit voor het zoeken naar andere oplossingen voor het wervingsprobleem, dat zich blijkbaar zou voordoen indien detacheringen niet meer mogelijk zouden zijn.

*M. David Geerts, président de la commission,* souligne que les réunions de la commission spéciale étaient en principe publiques et que tous les intéressés pouvaient dès lors prendre connaissance sur place de la position des différents acteurs. Il estime toutefois qu'il n'appartient pas à la commission spéciale de communiquer aux autres acteurs les réponses écrites qui lui ont été transmises: l'instance qui formule une réponse doit décider elle-même si ses réponses peuvent être diffusées.

*Les rapporteurs,*

Ronny BALCAEN  
Valérie DE BUE  
Linda MUSIN  
Jef VAN DEN BERGH

*Le président,*

David GEERTS

*De heer David Geerts, commissievoorzitter,* wijst op het feit dat de vergaderingen van de bijzondere commissie in beginsel openbaar waren en dat elke belangstellende dus ter zitting kennis kon nemen van de houding van de verschillende actoren. Wel is hij van oordeel dat het de bijzondere commissie niet toekomt om de ontvangen schriftelijke antwoorden door te spelen aan andere actoren: de instantie die een antwoord formuleert, moet zelf beslissen over de verspreiding van haar antwoorden.

*De rapporteurs,*

Ronny BALCAEN  
Valérie DE BUE  
Linda MUSIN  
Jef VAN DEN BERGH

*De voorzitter,*

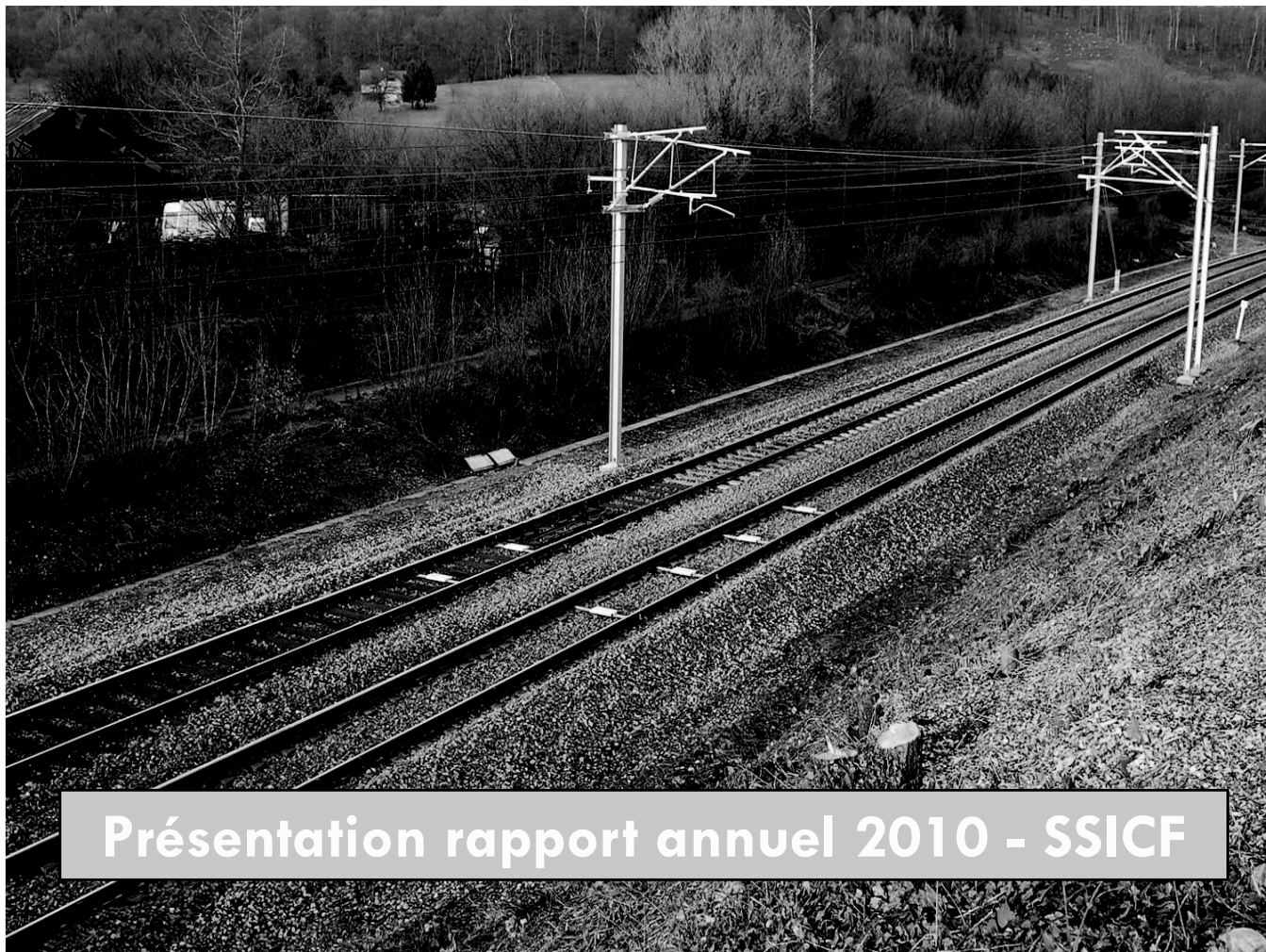
David GEERTS

**ANNEXE**

---

**BIJLAGE**

---



## Présentation rapport annuel 2010 - SSICF



Voorstelling jaarverslag 2010 - DVIS

## Présentation rapport annuel 2010 - SSICF

2

### Base légale :

- Directive 2004/49/CE article 18 concernant la sécurité ferroviaire, détermine l'information requise et la date d'envoi d'une copie à l'Agence ferroviaire européenne.
  
- Loi du 26.12.2006, article 15, concernant la sécurité d'exploitation ferroviaire, reprend la disposition de la directive.



## Voorstelling jaarverslag 2010 - DVIS

2

### **Wettelijke basis :**

- Veiligheidsrichtlijn 2004/49/EU artikel 18, bepaalt de vereiste informatie en de datum voor het verzenden van een afschrift aan het Europees spoorwegbureau.
  
- Wet van 26.12.2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen artikel 15 herneemt de bepaling uit de richtlijn.

## Présentation rapport annuel 2010 - SSICF

3

### Qu'y est-il prescrit?

- L'autorité de sécurité belge publie chaque année un rapport sur ses activités de l'année précédente; elle l'envoie le 30 septembre au plus tard à l'Agence.
- Le rapport contient de l'information concernant:
  - ✓ L'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire, par Etat membre, des ISC définis l'annexe I;
  - ✓ les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de la sécurité ferroviaire;
  - ✓ L'évolution de la certification de sécurité et de l'agrément en matière de sécurité;
  - ✓ les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés;
  - ✓ Écarts délibérés aux termes de l'article 14 bis, alinéa 8.

## Voorstelling jaarverslag 2010 - DVIS

3

### **Wat is voorgeschreven ?**

- Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten van het voorafgaande jaar; zij zendt het uiterlijk op 30 september toe aan het Bureau.
- Het verslag bevat informatie over:
  - ✓ de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een overzicht op lidstaatniveau van de in bijlage I beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;
  - ✓ belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;
  - ✓ de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;
  - ✓ de resultaten van, en ervaringen met het toezicht op infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen;
  - ✓ afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 14 bis, lid 8, is besloten.

## Présentation rapport annuel 2010 - SSICF

4

### **Collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA):**

- L'ERA rédige un modèle que toutes les instances de sécurité suivent.
  
- L'ERA fait une rétroaction annuelle individuelle accompagnée de recommandations pour l'amélioration (réceptionnée cette année le 4 août 2011).

## Voorstelling jaarverslag 2010 - DVIS

4

### **Samenwerking met het Europees spoorwegbureau (ERA) :**

- ERA maakt een sjabloon op dat door alle veiligheidsinstanties wordt gevolgd.
  
- ERA maakt jaarlijks een individuele terugkoppeling met aanbevelingen voor verbetering (dit jaar ontvangen op 4 augustus 2011).

## Présentation rapport annuel 2010 - SSICF

5

### Éléments majeurs du rapport :

- L'infrastructure ferroviaire et les opérateurs ferroviaires
- L'organisation de l'autorité de sécurité
- L'évolution de la sécurité ferroviaire
- Modifications de la législation
- Développement de la certification et des agréments de sécurité
- La surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure
- Les priorités proposées

## Voorstelling jaarverslag 2010 - DVIS

5

### De belangrijkste elementen uit het rapport :

- De spoorweginfrastructuur en de spoorwegoperatoren
- De organisatie van de veiligheidsinstantie
- De evolutie van de spoorwegveiligheid
- De aanpassingen aan de wetgeving
- Ontwikkeling van de veiligheidscertificeringen en –vergunningen
- Het toezicht op de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders
- De voorgestelde prioriteiten

## Présentation rapport annuel 2010 - SSICF

6

### L'évolution de la sécurité ferroviaire

- Quelles sont les constatations ? – Analyse de tendance:
  - ✓ Transition des indicateurs historiques de l'ancienne SNCB vers les indicateurs communs de la Commission
  - ✓ Si nous n'intégrons pas l'accident de Buizingen dans l'analyse des tendances, nous voyons une diminution globale du nombre d'accidents avec blessés/morts
  - ✓ Le dépassement de signaux fermés continue à s'accroître
- Initiatives pour améliorer la sécurité et recommandations
  - ✓ Accident à Jemelle
  - ✓ Accident à Mons
  - ✓ Accident à Arlon
  - ✓ Procédure de départ (en cours)



# Voorstelling jaarverslag 2010 - DVIS

6

## De evolutie van de spoorwegveiligheid

- Welke zijn de vaststellingen? – trendanalyse :
  - ✓ Overschakeling van indicatoren van de historische NMBS naar de gemeenschappelijke indicatoren van de Commissie
  - ✓ Op Buizingen na, globale vermindering van het aantal ongevallen met gekwetsten/doden
  - ✓ Het voorbijrijden van gesloten seinen blijft toenemen
- Initiatieven ter verbetering en de veiligheidsaanbevelingen
  - ✓ Ongeval in Jemelle
  - ✓ Ongeval in Bergen
  - ✓ Ongeval in Aarlen
  - ✓ Vertrekprocedure (nog lopende)

## Présentation rapport annuel 2010 - SSICF

7

### Modifications dans la législation :

- Transposition de deux directives : directive sur les conducteurs de train (modification de la loi sur la sécurité ferroviaire) et directive d'interopérabilité (loi du 26.01.2010)
- Introduction des indicateurs communs (modification de la loi sur la sécurité ferroviaire)
- Le financement de l'Autorité de sécurité et de l'Organe d'enquête via un fonds dont les contributions proviennent du secteur.
- "L'indépendance" de l'Autorité de sécurité.
- Arrêtés d'exécution :
  - ✓ L'Organe d'enquête gère actuellement une base de données avec les données sur les accidents et les incidents,
  - ✓ L'arrêté ministériel relatif à l'application des exigences relatives au matériel roulant pour l'utilisation des sillons.

## Voorstelling jaarverslag 2010 - DVIS

7

### De aanpassing van de wetgeving :

- Omzetting van twee richtlijnen : machinistenrichtlijn (wijziging van de veiligheidswet) en de interoperabiliteitsrichtlijn (wet van 26.01.2010)
- Invoering van de gemeenschappelijke indicatoren (wijziging van de veiligheidswet)
- De financiering van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan via een fonds met bijdragen uit de sector.
- Het “onafhankelijk” zijn van de veiligheidsinstantie.
- Uitvoeringsbesluiten :
  - ✓ Het onderzoeksorgaan beheert nu de databank met de gegevens over ongevallen en incidenten,
  - ✓ Het ministerieel besluit met de technische karakteristieken waaraan het rollend materieel moet voldoen om een rijpad te krijgen.

## Présentation rapport annuel 2010 - SSICF

8

### **Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure :**

- ✓ Audits, inspections et checklists
- ✓ Les rapports annuels du secteur
- Cette activité était trop limitée en 2010, de même qu'en 2011.
- L'augmentation de personnel en 2012: le personnel sera principalement mobilisé pour la "surveillance". La création d'une unité supplémentaire (cadre) a été acceptée. De plus: surveillance des entités chargés de la maintenance et l'exécution de la directive des conducteurs de train.
- Une application ICT est en préparation pour le traitement de constatations

## Voorstelling jaarverslag 2010 - DVIS

8

### Het toezicht op de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders :

- ✓ Audits, inspecties en checklists
- ✓ De jaarverslagen van de sector
- Deze activiteit was te beperkt in 2010, en ook in 2011.
- De personeelsuitbreiding in 2012: het personeel zal grotendeels ingezet worden voor “toezicht”. De oprichting van een bijkomende eenheid (voor omkadering) is aanvaard. Nu ook: toezicht op de eenheden belast met het onderhoud en de uitvoering van de machinistenrichtlijn.
- Een ICT-toepassing is in voorbereiding voor de verwerking van de vaststellingen

## Présentation rapport annuel 2010 - SSICF

9

### Les priorités proposées :

- En interne : adaptation de l'organisation suite à la poursuite du développement de l'activité «surveillance», et les nombreuses nouvelles tâches découlant de la mise en œuvre de la directive sur les conducteurs de trains et de surveillance des entités en charge de la maintenance.
- La coopération dans la mise en oeuvre des moyens techniques pour appuyer la conduite des trains (de préférence ETCS, mais également TBL1+).
- Consolidation de la législation à chaque niveau

## Voorstelling jaarverslag 2010 - DVIS

9

### De voorgestelde prioriteiten :

- Intern : aanpassing aan de organisatie naar aanleiding van de verdere ontplooiing van de activiteit “toezicht”, en de talrijke nieuwe opdrachten als gevolg van de omzetting van de machinistenrichtlijn en het toezicht op de eenheden belast met het onderhoud.
- De medewerking bij de invoering van de technische middelen om de besturing van de treinen te ondersteunen (bij voorkeur ETCS, en ook TBL1+ ).
- Consolidatie van de wetgeving op elk niveau