

RÉUNION COMMUNE DE LA COMMISSION  
SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LES  
CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE  
À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT  
SURVENU À BUIZINGEN, DE LA COMMISSION DE  
L'INTÉRIEUR, DES AFFAIRES GÉNÉRALES ET DE  
LA FONCTION PUBLIQUE ET DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

GEMEENSCHAPPELIJKE VERGADERING VAN DE  
BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET HET  
ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET  
SPOORWEGENNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING  
VAN HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN  
BUIZINGEN, DE COMMISSIE VOOR DE  
BINNENLANDSE ZAKEN, DE ALGEMENE ZAKEN  
EN HET OPENBAAR AMBT EN DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN  
DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

du

van

MARDI 7 MAI 2013

DINSDAG 7 MEI 2013

Après-midi

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door de heer David Geerts, de heer Siegfried Bracke en mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

La séance est ouverte à 14.15 heures et présidée par M. David Geerts, M. Siegfried Bracke et Mme Sabien Lahaye-Battheu.

**01 Het treinongeval van 4 mei 2013 in Wetteren**

- Gedachtewisseling met de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, en de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister

- Hoorzitting met de heer Jan Briers, gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen

**01 L'accident ferroviaire du 4 mai 2013 survenu à Wetteren**

- Échange de vues avec la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des Chances, le ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, et le secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre

- Audition de M. Jan Briers, gouverneur de la province de Flandre orientale

De **voorzitter**: Collega's, voor wij onze werkzaamheden aanvatten wil ik ons medeleven betuigen aan de nabestaanden van het slachtoffer en veel sterkte wensen aan alle mensen die hinder ondervonden hebben, en vooral aan hen die zich vandaag nog in het ziekenhuis bevinden.

Ik geef kort de regeling van onze werkzaamheden weer.

Dit is een gezamenlijke vergadering van de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid, de commissie voor de Infrastructuur, met als voorzitter mevrouw Lahaye-Battheu, en de commissie voor de Binnenlandse Zaken, met als voorzitter de heer Bracke. Die laatste zal zich later bij ons voegen.

Met het oog op de praktische regeling zullen minister Labille en staatssecretaris Wathélet als eersten het woord nemen. Zij zullen zich specifiek concentreren op het aspect van de spoorveiligheid. Wanneer ook collega Bracke en de minister van Binnenlandse Zaken aankomen, zullen wij een debat kunnen voeren over het beleid inzake deze ramp als dusdanig.

Aanvankelijk was gepland dat ook de gouverneur naar hier zou komen, maar u hebt waarschijnlijk de berichten over de jongste ontwikkelingen gehoord. De gouverneur heeft zich laten verontschuldigen, hij is

nog ter plaatse.

Ik meen dat dit kan volstaan als inleiding. Ik geef graag onmiddellijk het woord aan minister Labille.

**01.01** **Jean-Pascal Labille**, ministre: Monsieur le président, je vous propose de commencer par un exposé factuel, qui englobe déjà des éléments de réponse à l'une ou l'autre question et d'avoir le débat par la suite.

Tout d'abord, je voudrais, tout comme vous, avoir une pensée pour la famille de la personne décédée, pour les habitants qui ont subi nombre de désagréments et ceux qui sont aujourd'hui dans les hôpitaux. Nous déplorons évidemment ce tragique accident.

Ce samedi 4 mai à 1 h 58 du matin a eu lieu le déraillement d'un train de marchandises - je sais que tout cela a déjà été relaté dans la presse, mais je vous sou mets ici une version plus officielle – en provenance des Pays-Bas et se rendant au port maritime de Gent. Le train a déraillé entre Schellebelle et Wetteren sur la ligne 50. Ce train roulait sous licence de B-Logistics pour compte de DB Schenker Rail Nederland avec un conducteur de nationalité néerlandaise qui, d'après les informations recueillies, connaissait les lignes belges.

Il apparaît donc que pour le transport de marchandises diffus, ce mode opératoire serait d'usage chez nous, tout comme dans les pays voisins.

Deze trein bestond uit twee locomotieven die eigendom waren van DB Schenker en dertien wagons waarvan er acht zijn ontspoord. De vijf eerste wagons bevatten acrylonitril. De wagons zes en zeven waren leeg, maar hadden butadiene bevat en waren niet gereinigd. Tot slot was de achtste wagon, net als de overige wagons, leeg en bestemd voor het staalvervoer. Daarop volgde de explosie van drie wagons die acrylonitril, een extreem toxische stof, bevatten.

Wat de oorzaken van dit ongeval betreft, zijn onderzoeken lopende. We kunnen ons hierover niet uitspreken alvorens deze afgesloten zijn.

In navolging van dit ongeval hebben Infrabel en de NMBS voor de reizigers een aangepaste treindienst ingelegd. Concreet worden sommige treinen vervangen door bussen, andere treinen worden omgeleid. Zowel Infrabel als de NMBS hebben via hun website en de klassieke kanalen gecommuniceerd over de aangepaste treindienst. Een precieze planning van de herstelling van de infrastructuur kan slechts binnen enkele dagen gecommuniceerd worden na een nauwkeurige inspectie van de plaats van het ongeval.

In welke mate is sprake van een slecht werkende treinwissel? Infrabel informeert mij dat de wissel waarop de trein ontspoord is een recente wissel is, namelijk van mei 2004. Conform de principes van het onderhoud van de infrastructuur wordt deze wissel volgens Infrabel regelmatig gecontroleerd en onderhouden omwille van het zware en frequente goederenverkeer. Het laatste onderhoud dateert van februari 2013. Er is sinds 1 januari 2013 geen enkele storing vastgesteld aan de wissels en de seinen in Schellebelle.

Het onderzoek dat, enerzijds, door het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor en, anderzijds, door Justitie wordt gevoerd, zal de oorzaken van het ongeval bepalen.

Wat de maatregelen van de NMBS na het ongeval betreft, heeft Traffic Control één minuut na het ongeval – om één minuut voor twee precies – de hulpdiensten verwittigd. Minder dan een kwartier later heeft de NMBS-Groep informatie gegeven over de inhoud van de wagons met de code en beschrijving van de gevaarlijke stoffen. Op basis van deze informatie hebben de hulpdiensten de bovenhand genomen om het ongeval te beheren. Traffic Control heeft ook B-Logistics verwittigd van het ongeval opdat deze contact zou opnemen met de eigenaar van de goederen, namelijk Dow Chemical.

Pour ce qui est de la succession d'accidents, soit une demi-douzaine depuis dix-huit mois, je ne puis que les déplorer. Pour la plupart, les enquêtes sont encore en cours; vous me permettrez donc de rester réservé à leur sujet.

Quant aux contacts entre le groupe SNCB et la province, comme je viens de l'indiquer, sur base des informations qui m'ont été communiquées, il n'y aurait pas eu de dysfonctionnement de la coordination ni au sein du Groupe SNCB ni avec les autres intervenants.

Je voudrais ici saluer l'important travail, lourd et dangereux, effectué par le personnel des structures SNCB,

par la Protection civile et par toutes les personnes en liaison avec cet incident.

Het geheel van de middelen die nodig zijn voor de veiligheid van de infrastructuur en van het rollend materieel van de NMBS-operator zijn in het MIP gewaarborgd en waren niet het voorwerp van besparingen.

Het totale budget voor ETCS, TBL1+, dat ingeschreven is in het MIP voor een bedrag van 2,9 miljard euro, is als volgt verdeeld voor de periode 2013-2023: een bedrag van 2,3 miljard euro voor het deel infrastructuur van Infrabel en een bedrag van 539 miljoen euro voor het aanpassen van het rollend materieel van de NMBS. Bovendien gaat 1,4 miljard euro naar de vervanging van het rollend materieel dat te oud is voor aanpassingen, 449 miljoen euro naar de concentratie van de seinhuizen, 334 miljoen euro naar het wegwerken van overwegen en 200 miljoen euro naar andere veiligheidsactiviteiten. Het totale veiligheidsbudget bedraagt dus 5,2 miljard euro.

Bovendien, en zoals onlangs met u besproken, voorziet het investeringsplan van Infrabel in belangrijke investeringen voor het vernieuwen van de spoorinfrastructuur, zoals sporen, seinen, bovenleidingen, kunstwerken, elektrische installaties en telecommunicatie. In het ontwerp-MIP dat momenteel op tafel ligt, wordt in 5,8 miljard euro voorzien voor de vernieuwing van de infrastructuur, waarvan 2,1 miljard euro specifiek wordt toegewezen aan spoorbestanddelen.

Voici, monsieur le président, l'exposé factuel que je voulais faire avant de répondre à d'autres questions.

**01.02 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord, comme mon collègue M. Labille, m'associer à la situation difficile que vivent un certain nombre de personnes dans la région de Wetteren. Il est vrai que la situation doit être extrêmement difficile. Nos pensées vont évidemment aux familles concernées par ces difficultés, à la famille ayant connu un décès. Nos pensées vont tout d'abord auprès d'elles, il est vraiment utile de le rappeler et de le réaffirmer en toute sincérité.

Wat deze namiddag aangaat, wil ik bevestigen wat mijn collega Labille zonet heeft gezegd.

Eerst wil ik de goede werking van Infrabel opnieuw onderstrepen. Heel vlug na het ongeval werd al informatie bezorgd door Infrabel aan het crisiscentrum en aan de verschillende diensten, om er zeker van te zijn dat de verschillende actoren zo vlug mogelijk konden interveniëren. Alle mensen die daar hebben gewerkt, wil ik opnieuw bedanken voor de inspanningen die zij geleverd hebben en voor de samenwerking die zij getoond hebben. Ik denk dat Infrabel er alles aan gedaan heeft om dat op de best mogelijke manier te laten plaatsvinden.

Ten tweede, het is belangrijk te vermelden dat ook het onderzoekorgaan ter plaatse is. Ook het parket is ter plaatse gegaan, maar dat is niet onze bevoegdheid. Het gaat om een lopend onderzoek, zowel van het parket als van het onderzoeksorgaan. Ik denk dat deze commissie zeer goed weet hoe de bevoegdheden tussen het parket en het onderzoeksorgaan verdeeld zijn.

Ik kan bevestigen dat het onderzoeksorgaan ter plaatse is geweest en dat het onderzoek loopt.

De volgende elementen worden nog nagegaan: de opleiding van de treinbestuurder, de licentie van de operator, de licentie van de bestuurder en de licentie van de onderneming zelf. Dat onderzoek loopt momenteel nog; ik heb van het onderzoeksorgaan dus nog geen definitief antwoord gekregen. Het onderzoeksorgaan zal wel een duidelijk antwoord formuleren wanneer de bevindingen duidelijk zijn. Natuurlijk zullen wij ten aanzien van deze commissie het engagement aangaan om totale transparantie te garanderen over al die elementen, namelijk de opleidingen en de verschillende licenties, onder andere van de operator en de bestuurder.

Il est fondamental que nous puissions garantir et confirmer la totale transparence par rapport à ces différents éléments concernant l'opérateur, la société et le chauffeur.

Wat de reglementering inzake het vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen betreft, hebben wij al verschillende initiatieven genomen na het ongeval in Godinne.

Nous avons fait toute une série de propositions. Mais, pour le moment, en ce qui concerne le positionnement des différents wagons par rapport à des transports de substances dangereuses, comme vous le savez, un certain nombre de nos propositions, qui sont notamment passées dans les arrêtés ministériels, ont

aujourd'hui été stoppées, que cela soit par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ou par la Commission européenne.

Je suis évidemment totalement à votre disposition pour discuter des différentes initiatives prises, dont nous avons déjà parlé dans cette commission. Il est indispensable que nous continuions à faire avancer ce dossier au niveau européen et international. Malheureusement, l'accident auquel nous avons été confrontés ce week-end nous rappelle à quel point il est nécessaire de faire évoluer ces dossiers, également au niveau européen, vu que les différentes initiatives prises ont, pour le moment, été bloquées au niveau international en tant que tel.

En ce qui concerne l'ordre des wagons, l'information relative à la substance prévue dans l'ensemble de ceux-ci, qui a été communiquée aux pompiers sur place, juste après l'accident, était tout à fait correcte, fondée. Les informations envoyées par Infrabel ont pu être constatées sur place par les différents organes d'intervention, notamment les pompiers. Il est important de signaler que tout était correct et que tout a été réalisé dans le pur respect de l'entière des réglementations.

*Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.*

*Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.*

Mevrouw de voorzitter, ik wil alle elementen die door mijn collega Labille naar voren werden gebracht, bevestigen. Ik herhaal dat er reeds verschillende initiatieven zijn genomen na het ongeval in Godinne. Wij moeten doorgaan met die initiatieven, wetende dat ze momenteel op internationaal niveau nog zijn geblokkeerd. Ik verzeker nogmaals dat de informatie die door Infrabel aan de verschillende instanties werd gegeven correct was en dat de juiste informatie over de volgorde van de wagons en hun lading werd gegeven aan de actoren ter plaatse.

De **voorzitter**: Collega's, wij zijn hier met velen aanwezig. Om de vergadering vlot te laten verlopen, zullen wij naar analogie van het reglement inzake de mondelinge vragen als volgt te werk gaan.

De vraagstellers krijgen drie minuten om hun vragen te stellen. Minister Labille en staatssecretaris Wathelet zullen dan antwoorden. Daarna kunnen de leden die dat wensen nog gedurende twee minuten repliceren. Daarmee wil ik iedereen zo veel mogelijk de kans geven om het woord te nemen en zo veel mogelijk vragen laten beantwoorden.

De vragen aan minister Milquet komen in het derde deel aan bod. Daarvoor wachten wij op de voorzitter van de commissie voor de Binnenlandse Zaken, de heer Bracke.

Dan gaan wij over tot de vragen. Het woord is aan de heer Uyttersprot.

**01.03 Karel Uyttersprot (N-VA)**: Mevrouw de voorzitter, in eerste instantie wil ik mij graag aansluiten bij de betuigingen van medeleven voor de slachtoffers. Ik heb ook een pluim voor de dienstverleners, die dikwijls in moeilijke omstandigheden hun werk moeten doen. Als politicus uit de streek was ik zowel gisteren als eergisteren ter plekke om poolshoogte te nemen van de situatie.

Ik heb een concrete vraag voor minister Labille. Mijnheer de minister, u sprak daarjuist over een onderzoek. Is dat reeds gestart? Denkt u het onderzoek binnen de kortst mogelijke tijd te kunnen afronden, zodat er zekerheid is over de situatie?

Mag ik later nog vragen stellen aan de andere ministers?

De **voorzitter**: U mag uw vragen in één keer stellen. Men zal ze gezamenlijk beantwoorden.

**01.04 Karel Uyttersprot (N-VA)**: Minister Milquet hebben we nog niet aan het woord gehoord.

De **voorzitter**: We behandelen eerst de vragen aan minister Labille en staatssecretaris Wathelet.

**01.05 Karel Uyttersprot (N-VA)**: Dan heb ik ook een aantal vragen over de concrete hulpverlening als dusdanig, niet enkel over de hulpverlening in de crisissituatie, maar ook over de problemen die zijn gerezen bij de opvolging en behandeling van dit dossier.

**01.06** **Valérie De Bue** (MR): Madame la présidente, je m'associe au collègue qui a rendu hommage aux victimes et à leur famille à la suite de ce tragique accident ainsi qu'à toutes les personnes qui ont œuvré au niveau des secours.

Même si le risque zéro n'existe pas, chaque catastrophe est toujours une catastrophe de trop. Au sein de notre commission, où cette thématique est souvent abordée, on réfléchit et on agit principalement sous le coup de l'émotion et dans la précipitation, mais on devrait peut-être aussi se pencher sur les enseignements des enquêtes.

Ainsi, on se demande tout d'abord si l'on tire les enseignements des catastrophes précédentes et des enquêtes passées, puisqu'en moins d'un an, trois accidents se sont produits avec des conséquences dramatiques. Certes, de nombreuses questions sont liées à la sécurité du rail, au transport de matières dangereuses et surtout à la gestion de la catastrophe.

En effet, aujourd'hui encore, nous apprenons que les riverains qui ont pu regagner leur domicile sont, à nouveau, évacués. Même si je comprends parfaitement que le gouverneur de la province soit resté sur place pour gérer le plan catastrophe, il faudra quand même se pencher sur la gestion de cette catastrophe et organiser une audition.

Eu égard aux exposés des ministres Labille et Wathélet, la question reste posée au niveau de l'équipement de sécurité, notamment le planning de l'ETCS. Ce plan est lancé, le déroulement programmé, le PPI prévoit les montants, mais la question qui nous taraude tous est de savoir ce qu'il en est des lignes de marchandises. Quand seront-elles totalement équipées? Comment ces équipements s'appliqueront-ils et seront-ils opposables à des entreprises étrangères? En fait, le train est allemand, sous licence B-Logistics, le chauffeur est hollandais, contexte on ne peut plus international! J'aimerais savoir quand nous aurons tous nos apaisements en la matière. Si cette ligne avait été équipée de l'ETCS, un tel accident aurait-il pu se produire?

L'enquête se poursuit, mais voici maintenant plus de quarante-huit heures qu'elle est en cours. Par ailleurs, divers quotidiens ont mis en évidence le fait que le chauffeur ne détenait pas sa licence, qu'il ne savait pas lire les panneaux de signalisation... Rappelons qu'il roulait à une vitesse double de la vitesse autorisée! Ce tronçon était limité à 40 kilomètres/heure et il roulait à plus de 80 kilomètres/heure.

Il serait quand même important de vérifier si toutes les autorisations étaient en ordre au niveau de sa licence, de sa formation, de sa connaissance du réseau et de la licence d'entreprise. Il ne faudrait plus trop tarder à ce sujet.

En conclusion, j'aimerais que l'on réponde à la question de savoir si les enseignements ont été tirés des enquêtes précédentes. Néanmoins, madame la présidente, de nombreuses questions demeurent en suspens. Nous y reviendrons tout à l'heure.

**01.07** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij uiteraard aan bij de woorden van medeleven voor de slachtoffers, dat spreekt voor zich.

Het is goed dat wij deze namiddag deze commissievergadering organiseren en rustig de problematiek kunnen bespreken. Ik betreur de steekvlampolitiek van de voorbije dagen toch wel wat, waarbij enkele uren na het ongeval al oorzaken naar voor werden gebracht die dan achteraf worden tegengesproken of waarbij dramatische oplossingen naar voor worden geschoven die niet allemaal even goed onderbouwd zijn. Het is dus goed dat dit in alle sereniteit wordt onderzocht, dat er met de onderzoeken wordt gestart en wordt gezocht naar werkbare en goed onderbouwde oplossingen.

Deze problematiek verdient heel wat aandacht. Dit land kent een ruimtelijke ordening met een heel dicht spoorwegnetwerk en met sporen die door heel wat dorpen en stedelijke gebieden lopen. Heel wat mensen die dichtbij een spoorweg wonen, maken zich wel eens zorgen over de talloze goederentreinen die daar voorbijkomen. Als we dan vaststellen dat Wetteren sinds begin 2012 het zesde grote ongeval is waarbij een goederentrein betrokken is, zijn dat verontrustende cijfers. De vraag is of er doorheen de jaren een toename van het aantal spoorwegongevallen kan worden vastgesteld, welke lessen er worden getrokken uit voorgaande ongevallen en welke maatregelen er werden genomen naar aanleiding hiervan?

Is er een onderscheid tussen treinen die werden bestuurd door binnenlandse operatoren dan wel door

buitenlandse operatoren? Collega De Bue heeft reeds aangehaald dat men wel eens vraagtekens zet bij de kennis van het netwerk van buitenlandse operatoren. In welke mate wordt daar voldoende op toegezien?

Specifiek voor het ongeval in Wetteren rijst de vraag of de sporen vandaag al zijn uitgerust met automatische stopsystemen? Met welk systeem was de buitenlandse goederentrein uitgerust? Is het mogelijk om de hoogte van de rijpadvergoeding of de maximumsnelheid te variëren op basis van de al dan niet installatie van het verplichte stopstelsel TBL1+?

Duidelijk is dat dit ongeval niet kon worden voorkomen met TBL1+. Dit neemt echter niet weg dat het voor de veiligheid van het spoorwegsysteem toch wel een belangrijk instrument kan zijn, zij het dat dit niet verplicht kan worden opgelegd aan buitenlandse operatoren, conform de Europese wetgeving. We hebben het in de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid al meermaals besproken, maar we moeten toch manieren zoeken om daar oplossingen voor te vinden.

Wat de volgorde van de wagons betreft, heeft staatssecretaris Wathélet erop gewezen dat die correct was toegepast. Hij heeft ook naar het ministerieel besluit verwezen. Ik kreeg in antwoord op mijn vraag – het antwoord werd mij in augustus bezorgd – de mededeling dat het ontwerp van ministerieel besluit naar de Europese Commissie is gestuurd. Dat is dus ondertussen negen maanden geleden. Ik vraag mij af hoelang zo'n procedure loopt. Het kan toch niet dat het besluit dat het gevolg is van het ongeval in Godinne vorig jaar, zo lang op zich laat wachten? Dat zijn mijn vragen met betrekking tot de spooraspecten.

**01.08** **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, je voudrais, comme mes collègues, avoir une pensée pour les victimes et leur famille ainsi qu'aux riverains et penser également aux équipes de secours qui poursuivent leur travail. Il était important de tenir cette réunion cet après-midi. Évidemment, nous ne sommes pas ici pour juger ni tirer des leçons définitives à la suite de l'accident de Schellebelle. En effet, sur le terrain, des hommes et des femmes continuent à travailler ce, dans des conditions difficiles, pour sécuriser le périmètre et aider les riverains. Leur travail mérite aussi que l'on prenne le temps de l'analyse et de la réflexion.

Cependant, des questions se posent. Nous sommes face au troisième accident de fret ferroviaire impliquant des produits toxiques sur les douze derniers mois. Les conséquences de cet accident auraient pu être plus graves.

Bien entendu, des questions se posent quant à la sécurité du rail. Mais ce ne sont pas les seules. On peut s'interroger face à la dangerosité de tels produits qui sont transportés sur notre réseau ferroviaire, tout comme on ne peut que s'interroger face au nombre d'incidents ou d'accidents qui ont concerné le fret ces derniers mois.

Il faut se demander si l'équipement du TBL1+ sur notre réseau, accéléré suite aux travaux de notre commission, a suffisamment pris en considération les spécificités du fret ferroviaire. Avons-nous bien mesuré les effets de la libéralisation du secteur et de l'insuffisance totale de la législation européenne en la matière? Il importe d'y réfléchir. Nous devons franchement approfondir ces différentes questions, mais cela demandera du recul et surtout un véritable travail de fond.

Je me tourne vers le président de la commission du suivi de la sécurité du rail pour lui demander de réunir cette commission, afin de nous pencher sur ce problème de la sécurité au niveau du fret ferroviaire. J'espère que ma proposition sera retenue.

Madame la présidente, M. le ministre Labille a expliqué que le train dont question circulait sous licence B-Logistics. Peut-il nous rappeler ce qu'est cette licence B-Logistics concrètement? Au niveau des équipements de sécurité, l'infrastructure et le convoi étaient-ils équipés de TBL1+?

Par ailleurs, cet accident amène de nombreuses questions à l'adresse de M. le secrétaire d'État, notamment sur le transport par rail de produits dangereux, de produits toxiques ou de produits inflammables. Les premières questions que l'on se pose ont trait à la nature même de ces produits. Ne devrait-on pas éviter le convoi de produits aussi dangereux? Comment? On parle dans le cas qui nous préoccupe d'émanations proches du gaz cyanure.

Outre les questions liées au contenu à proprement parler, je m'interroge également sur le contenant. Après l'accident de Godinne, on s'est interrogé sur la solidité des citernes et il s'est avéré qu'elles étaient solides.

Dans le cas qui nous occupe, il semble qu'il en soit autrement. Évidemment, des normes sont imposées par le Règlement en matière de transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (le RID) pour ce qui concerne la construction de telles citernes. Mais on peut s'interroger quant à l'efficacité de ces normes et se demander s'il ne faut pas les renforcer, en Belgique, mais aussi au niveau européen via le RID.

Je voudrais également savoir si l'autorité nationale de sécurité avait procédé à des contrôles pour s'assurer que le contenu et le contenant respectaient bien la réglementation. Vous avez dit, monsieur le secrétaire d'État, que suite à l'accident de Godinne, vous aviez fait des propositions et pris des initiatives, mais que ces dernières étaient bloquées au niveau international. Quelles sont ces propositions et initiatives?

Enfin, je voudrais revenir sur la question de la sécurité en matière de fret ferroviaire. Si, dès janvier 2015, le gestionnaire de l'infrastructure pourra, après motivation, imposer des restrictions de vitesse aux opérateurs circulant sans TBL1+, nous sommes actuellement désarmés face à la réalité. Ne pourrait-on pas au moins sensibiliser les autorités européennes pendant cette période grise, et anticiper la possibilité d'imposer une vitesse maximale. Je rappelle qu'il est ici question de sécurité.

**01.09 Karin Temmerman** (sp.a): Namens mijn fractie betuig ik mijn medeleven aan alle slachtoffers in Wetteren. Ze hebben dit weekend heel wat meegemaakt. Deze commissie moet ervoor zorgen dat dit in de toekomst niet meer gebeurt.

Mijn collega's hebben al genoeg uitgeweid over de oorzaken van het ongeluk.

De bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid, onder voorzitterschap van de heer Geerts, heeft al heel wat aanbevelingen gedaan. We moeten nagaan of en hoe die zijn opgevolgd. Misschien moeten we bepaalde richtlijnen sneller laten evolueren.

Misschien heeft het ongeval verschillende oorzaken en treft de spoorwegen geen enkele schuld. Dit ongeval wijst alleszins op een probleem. We moeten grondig onderzoek voeren, de aanbevelingen bekijken en ze trachten te implementeren.

Mijn tweede reeks vragen over het transport van chemische stoffen stel ik vooral aan staatssecretaris Wathelet. België moet in samenwerking met de zijn omringende landen nagaan hoe het het transport van gevaarlijke stoffen kan organiseren. Het spoor is een van de veiligste transportmodi, zeker in vergelijking met de weg. We moeten maatregelen nemen om de veiligheid ervan te verhogen. Er zijn nog twee andere modi: over water en via pijpleidingen. In het verleden hebben België, Nederland en de verschillende havens al onderzocht hoe transport van gevaarlijke stoffen via pijpleidingen beter kan worden georganiseerd.

Eerst en vooral moeten we de zaken goed in kaart brengen. Over hoeveel transporten gaat het? Om welke soort transporten gaat het? België kan dit afzonderlijk onderzoeken maar een samenwerking met de ons omringende landen is beter omdat transporten grensoverschrijdend zijn.

Mijnheer de minister, graag had ik geweten of u beschikt over zo'n kaart. Weet u exact welke transporten plaatsvinden, welke gevaarlijke stoffen er bijna dagelijks door ons land rijden? Op die manier kunnen wij dit dan zeer goed in kaart brengen.

Ten tweede, dit gaat over de communicatie aan de plaatselijke autoriteiten. Nu is opnieuw gebleken – misschien is dat straks ook een vraag voor mevrouw Milquet – dat de plaatselijke autoriteiten te weinig op de hoogte zijn van de transporten die op hun grondgebied plaatsvinden. Wij moeten in de toekomst de communicatie met de burgemeesters verbeteren.

Ik houd het hierbij, ook omdat mijn andere vragen met de communicatie te maken hebben en omdat de meeste vragen reeds door de collega's zijn gesteld.

**01.10 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ces premières explications.

Cet accident, son niveau de gravité et ses implications sur l'intégrité des personnes et sur l'environnement montrent que la sécurité sur le rail n'est jamais acquise. Il faut le rappeler au moment où nous discutons du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB et où nous entendons des voix qui s'élèvent çà et là contre les montants un peu trop élevés qui sont dévolus à la sécurité. Il ne faut pas suspendre les efforts qui sont

entrepris depuis le rapport de la commission Buizingen.

Comme des collègues l'ont dit, nous ne sommes pas ici pour mener l'enquête à la place des enquêteurs. Je souhaite simplement vous poser quelques questions et faire deux ou trois remarques.

Depuis janvier 2012, six accidents significatifs sur le rail ont impliqué le transport de marchandises. Cela signifie six accidents pour lesquels le bureau d'enquête indépendant, le bureau d'enquêtes administratives, a décidé qu'il était nécessaire de mener une enquête, surtout à cause des dégâts occasionnés. Cela pose question aujourd'hui alors qu'en matière de trafic voyageurs, seul un accident significatif a été recensé pendant la même période.

Je ne voudrais pas tirer de conclusion hâtive mais nous devons néanmoins nous interroger sur l'ambiance, sur l'atmosphère, sur le contexte de ce qu'est la sécurité sur le rail pour le transport de marchandises dans une situation de crise et de mise en concurrence de l'ensemble des opérateurs. C'est un élément relativement global, mais je souhaite défendre la proposition selon laquelle nous pourrions, dans le cadre de la commission Sécurité du rail, prendre le temps, sereinement, d'analyser cette question et l'impact éventuel de la libéralisation du rail sur les aspects de sécurité.

Messieurs les ministre et secrétaire d'État, vous êtes assez affirmatifs sur le fait que les choses se sont correctement déroulées dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan d'urgence et d'intervention, en tout cas du côté du Groupe SNCB et plus particulièrement d'Infrabel. Toutefois, nous avons tous été étonnés par les informations rassurantes qui ont été délivrées quelques heures après le déraillement et l'explosion des wagons et par l'évolution de la communication au fil du temps.

Je voudrais prendre dix secondes, pas plus, pour répéter combien, dans son rapport sur les événements du 27 juin 2011, sur la canicule et ses effets sur toute une série de trains et de voyageurs, le SPF Mobilité avait pointé des manques en matière de coordination à l'intérieur du Groupe et entre le Groupe SNCB, les services de secours et la province sur la mise en œuvre de ces PPI et sur leur préparation.

Monsieur Labille, monsieur Wathelet, je voudrais savoir si, pour ce qui est de vos compétences, les recommandations du SPF Mobilité ont été mises en œuvre.

Mme De Bue demande si on a tiré les enseignements des enquêtes précédentes sur tous les accidents qui se sont produits ces dernières années. Monsieur Wathelet, cela ne vous étonnera pas que je rappelle la difficulté, pour le bureau d'enquête, de clôturer ces enquêtes, n'est-ce pas? Je ne vais pas développer ce point longuement mais simplement signaler que, depuis 2008, onze rapports d'enquête ne sont toujours pas clôturés.

Du travail a été réalisé mais il faut à nouveau s'interroger sur la nécessité de doter ce bureau d'enquête de moyens supplémentaires. Le rôle de ce bureau, parallèlement à l'enquête judiciaire, est d'analyser les causes de l'accident et, surtout, de faire des recommandations. À quoi cela sert-il pour un bureau d'enquête de formuler après cinq ans des recommandations qui, le cas échéant, ont déjà été mises en œuvre par les opérateurs.

Madame la présidente, je termine par l'évocation du TBL1+. À ce stade, on se dit que le TBL1+ n'aurait pas pu éviter l'accident de samedi dernier. Néanmoins, on se rend compte que la mise en œuvre du TBL1+ est importante, même si c'est l'ETCS qui permettra de couvrir 95 % (TBL1+ couvre 75 %).

Dès lors, je reviens avec la question que j'ai déjà posée plusieurs fois. Le TBL1+ n'est pas interopérable. Nous ne pouvons pas l'imposer aux opérateurs privés sur le rail. L'Europe nous l'interdit. Monsieur Wathelet, quelle est la solution pour éviter que, demain, nous ayons un rail à deux vitesses, de la sécurité pour le transport de voyageurs et de l'insécurité pour le transport de marchandises?

**01.11** **Ine Somers** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister en mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de toelichting.

Ook onze fractie wenst haar medeleven aan de slachtoffers te betuigen. Zij wenst ook haar bijzondere dank te uiten tegenover alle hulpverleners die momenteel nog steeds actief zijn om de ramp, waar mogelijk, in goede banen te leiden.



Wij weten allen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor aan strenge, Europese regels is onderworpen. Welke regels zijn voor gevaarlijke stoffen concreet van toepassing? Ik denk ter zake aan bepaalde maatregelen rond snelheid, maar ook aan voorwaarden inzake lijkennis van de treinbestuurders. Geldt er een strengere toezicht op deze concrete regels die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen worden opgelegd?

Uit de werkzaamheden van de commissie-Buizingen is gebleken dat DVIS een belangrijke rol speelt in de bevordering van de veiligheid op het spoor, door actief toezicht uit te oefenen op alle spoorwegondernemingen die op ons Belgische net actief zijn. In welke mate zijn de betrokken goederentrein en de betrokken exploitant de voorbije jaren aan een toezicht van DVIS onderworpen? Werden alle regels door de exploitant correct nageleefd?

Bovendien weten wij allen — dit is ook al via de kranten gebleken — dat de ramp ook de discussie opent over de omvang en de aard van de gevaarlijke transporten per trein in België. Paniekzaaijer is ter zake echt ongepast. Onderzoek toont immers aan dat het vervoer via het spoor een veilig vervoermiddel is, in vergelijking met het vervoer op de weg, om gevaarlijke stoffen te transporteren. Daartegenover staat evenwel dat de burgers recht hebben op informatie en transparantie over de vervoersactiviteiten die in hun onmiddellijke omgeving plaatsvinden.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Kan het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in België grondig in kaart worden gebracht? Wat zijn de belangrijkste tracés?

Het werd hier al door mevrouw Temmerman naar voren gebracht. Er is geopperd dat de brandweer en de hulpdiensten erg snel en op een correcte manier werden geïnformeerd. Bestaat er geen mogelijkheid of bestaan er geen voorwaarden om een aantal spelers, zijnde de hulpdiensten en de burgemeesters van gemeenten waarover het gevaarlijk transport gebeurt, op een transparante manier en op voorhand van het vervoer op de hoogte te brengen, zodat bij problemen en rampen snel kan worden geageerd?

Ten slotte, kunnen er tegenwoordig, rekening houdend met de huidige capaciteit van de spoorweginfrastructuur, bij de toewijzing van de rijpaden aan de exploitanten nog bijkomende preventieve maatregelen worden genomen om gevaarlijke transporten maximaal uit dichtbevolkte gebieden te weren?

**01.12** **Christophe Bastin** (cdH): Madame la présidente, je tiens tout d'abord à m'associer à mes collègues pour présenter mes condoléances à la famille de la personne décédée et souhaiter un prompt rétablissement à tous ceux qui ont été intoxiqués.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, l'accident ferroviaire de Schellebelle rappelle dramatiquement celui de Godinne, survenu il y a quasiment un an jour pour jour, accident qui avait nécessité le déclenchement du plan catastrophe provincial.

La cause de l'accident de Schellebelle semble connue puisque le conducteur du train de la SNCB Logistics aurait contacté le centre de gestion du trafic ferroviaire pour signaler qu'il roulait trop vite à l'approche de l'aiguillage sensé dévier le train de marchandises vers une voie secondaire en raison de travaux sur la voie principale. Il faudra, bien évidemment, attendre le rapport d'enquête complet pour déterminer si c'est là la seule cause ou si d'autres paramètres doivent être pris en compte.

Mise en cause, dans un premier temps, par le gouverneur de la Flandre orientale qui évoquait un dysfonctionnement au niveau du système d'aiguillage, Infrabel s'est rapidement défendue en niant cette éventualité, comme vous l'avez confirmé, monsieur le ministre. Selon le gestionnaire du réseau, aucun problème n'avait été signalé sur ce tronçon et l'infrastructure ferroviaire avait, par ailleurs, été vérifiée quelques jours auparavant.

Monsieur le ministre, on peut se poser la question de savoir pourquoi le conducteur a ignoré les panneaux le prévenant qu'il arrivait dans une zone de travaux et qu'il devait, par conséquent, réduire sa vitesse. Ces panneaux étaient-ils correctement installés? Le conducteur les a-t-il ignorés ou ne les a-t-il pas vus? Connaissez-vous les états de service du conducteur? Avait-il des antécédents négatifs? Ne pourrait-on pas revoir la formation des conducteurs?

Puisque nous sommes réunis au sein de cette commission, madame la présidente, monsieur le président, je profite de l'occasion pour vous suggérer l'audition du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) et de l'organisme d'enquête, le plus rapidement possible, afin de faire la lumière sur les circonstances de l'accident et d'en tirer des leçons. Il s'agit, en effet, de donner un signal proactif et efficace à la population. À un an d'intervalle, deux accidents ferroviaires majeurs impliquant des produits dangereux faisant courir un risque important pour la population se sont produits. Toutes les mesures doivent être prises pour qu'un accident de cette nature ne puisse plus se produire.

**01.13 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, eerst en vooral wens ik mijn blijken van medeleven te betuigen ten aanzien van de nabestaanden. Ik wens eveneens mijn lof uit te drukken voor de hulpdiensten die sinds zaterdag in de weer zijn.

Vervolgens deel ik niet het optimisme van sommigen die zeggen dat wij hieruit vooral lessen moeten trekken opdat het in de toekomst niet meer zou kunnen gebeuren. Het is belangrijk dat wij achterhalen hoe er, minder dan een jaar na het treinongeval in Godinne, toch nog zaken kunnen fout gaan op het vlak van communicatie en het inschatten van de veiligheidsrisico's, waardoor men er nog steeds niet in slaagt om doeltreffend op te treden.

Als wij kijken naar de problematiek van de veiligheidssystemen – ETCS en TBL1+ – is het na onze kritiek uit het verleden op het overall snel installeren van TBL1+, nogmaals duidelijk dat wij worden geconfronteerd met een verouderd systeem. Wij kunnen dat ook niet opleggen aan buitenlandse operatoren.

Ik had van de minister of van de staatssecretaris graag het volgende vernomen. Quid als die trein was uitgerust met TBL1+ of ETCS? Inmiddels hebben wij kunnen lezen dat vermoedelijk de snelheid van 80 km per uur in plaats van 40 km per uur aan de basis ligt van het ongeval. Zeker voor dergelijke transporten zou men toch moeten kunnen opleggen dat er voldoende veiligheidssystemen geïnstalleerd zijn zodat zo'n ramp zich niet kan voordoen, toch niet door het overschrijden van een sein of het negeren van snelheidsbeperkingen?

Een ander punt betreft de waterval aan ongevallen met goederentreinen. Sinds 2012 hebben er zich niet minder dan zes incidenten met goederentreinen voorgedaan. Volgens minister Labille moet men de resultaten van het onderzoek afwachten. Welnu, als er zich in 2010 nul ongevallen hebben voorgedaan met goederentreinen, in 2011 ook nul en nu ineens zes ongevallen in minder dan anderhalf jaar, dan meen ik dat het wat te gemakkelijk is om te zeggen dat wij het onderzoek moeten afwachten. Ik dring er dus op aan dat het nodige wordt gedaan.

Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat u het onderzoeksorgaan eens zou mogen aanspreken met betrekking tot de achterstand. Er staan nog elf onderzoeken open sinds 2008. Het is onheus dat mensen en veiligheidsdiensten zolang moeten wachten op de resultaten van die onderzoeken. Nu zullen wij alweer maanden moeten wachten alvorens wij weten wat er aan de basis lag van het ongeval en alvorens wij een zicht hebben op de maatregelen die moeten worden genomen.

Mijnheer de staatssecretaris, als u beslissingen wilt nemen op het vlak van veiligheid, transporten en uitrusting met veiligheidssystemen, dan moet dit veel sneller gaan. In Nederland kan dat. Daar is er binnen de vierentwintig uur een rapport en worden er al conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan. Ik stel voor dat u ook zo snel handelt.

Tot slot, mijnheer de minister, hoor ik u graag zeggen dat de NMBS alles gedaan heeft wat moest. De oorzaak van het ongeval is wellicht geen versleten wissel, ook al heeft de gouverneur van Oost-Vlaanderen die stelling bevestigd. Toch wil ik vernemen welke maatregelen de NMBS heeft genomen. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat de NMBS zegt te hebben gedaan wat moest, en dat er geen bijkomende wijzigingen zullen worden aangebracht aan het beleid of aan de afspraken. Graag kreeg ik enige verduidelijking daarover.

**01.14 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** Mevrouw de voorzitter, ik wil mij aansluiten bij de blijken van medeleven van mijn collega's.

Collega's, wij hebben hier niet alleen te maken met een ernstige treinramp, maar hebben stilaan ook te maken met een ernstige milieuramp, rekening houdend met de aard van de toxische stoffen en met de mogelijke impact ervan. Er is de doorsijpeling in het grondwater, de mogelijke vissterfte, de aantasting van fauna en flora. Deze stoffen kunnen op termijn ook in de voedselketen terecht komen, wat leidt tot een

probleem inzake volksgezondheid. Ook in de toekomst zal er in elk geval nog heel veel aandacht nodig zijn in de omgeving. Na het acute gevaar is de aandacht misschien minder, al is het gevaar op lange termijn nog niet geweken.

Mevrouw de minister, ik heb heel wat vragen aan u en aan uw collega's, maar ik heb vooral vragen over de werking van het rampenplan. Het rampenplan heeft gefaald en ik zal u mijn vragen daarover straks stellen.

Het is voorbarig om nu reeds uitspraken te doen over de oorzaak van de ramp. Net als sommige collega's wil ik nog even de aandacht vestigen op het feit dat wij in België wel degelijk beschikken over een orgaan dat bevoegd is om ongevallen te analyseren en aanbevelingen te formuleren.

Collega's zeiden het al, er zijn de laatste jaren ongeveer vijf ongevallen geweest met vrachtvervoer. Als wij dan kijken naar de rapporten, dan moeten wij vaststellen dat er voor de vijf laatste ongevallen nul rapporten en nul aanbevelingen zijn. Op die manier kan er niet gewerkt worden. Het zijn ongevallen die twee, drie, vier jaar geleden zijn gebeurd en het werk is nog steeds niet af. Dit is werkelijk onaanvaardbaar. Hoe kunnen wij lessen trekken uit eerdere ongevallen als wij zoveel jaren moeten wachten op de analyses?

Ik sluit mij aan bij de collega's, mijnheer de minister, mijnheer de staatssecretaris, in die zin dat er zeer snel moet worden opgetreden. Wat zijn de redenen van de vertraging? Als u de redenen kent van die vertragingen, wat zult u eraan doen? Moeten wij meer personeel inschakelen, meer middelen inbrengen, meer bevoegdheden geven? Hoe zult u DVIS opnieuw op de sporen zetten?

In verband met de oorzaken, wij kunnen daarover moeilijk speculeren, maar deze namiddag circuleerde een bericht in bepaalde media dat de machinist geen licentie zou hebben gehad om in België op het spoor te gaan. Mijnheer de minister, klopt dat bericht? Ofwel is dit een vals bericht dat onmiddellijk moet ontkracht worden, ofwel is dit een feit en dan hoor ik dat graag van u in uw antwoord.

Laten wij ook kijken naar oplossingen. Wat kunnen wij op korte en op langere termijn doen om dergelijke rampen te voorkomen? Ik hoor opnieuw iedereen zeggen dat het hopelijk de laatste keer is dat wij moeten bijeenkomen wegens een treinramp. Dat heb ik al vaker gehoord en het zijn holle woorden aan het worden.

Mijnheer de minister, ik heb een paar concrete vragen.

In Nederland is een regeling uitgewerkt om bij bepaalde gevaarlijke transporten de snelheid naar beneden te halen. Overweegt u die maatregel ook, bijvoorbeeld tot 60 kilometer per uur?

Zult u nagaan welke routes gebruikt kunnen worden voor gevaarlijke transporten en welke niet? Vele routes lopen nu door dorpskernen. Ik weet wel dat België is volgebouwd, zeker in Vlaanderen. Het is dus moeilijk om routes te vinden waar geen bewoning is. Er zijn nieuwe investeringen gepland. Ik denk bijvoorbeeld aan de discussie over de eventuele tweede spoortoegang in Antwerpen. Er liggen verschillende scenario's op tafel voor de routes. Zal dit element meespelen in de selectie? Zult u kijken welke routes langs woonkernen lopen? Wanneer wij dergelijke investeringen doen, is dat voor lange tijd, misschien 50 jaar of 100 jaar. Dit criterium is dus essentieel.

Tot slot, het spoor is beter dan de weg. Wij moeten er bijgevolg alles aan doen om het vrachtverkeer zoveel mogelijk op het spoor of op het water te krijgen, maar dan moeten wij er ook voor zorgen dat het spoor veilig is. Dat wil zeggen dat er voldoende middelen moeten zijn om te investeren in het spoor. Bij de bespreking van het investeringsplan hebt u voorgesteld om 26 miljard uit te trekken. Infrabel alleen had al 30 miljard gevraagd, onder andere om de investeringen in het onderhoud op peil te houden, maar zal slechts 15 miljard krijgen.

Mijn vraag is: welke lessen u leert uit dergelijke incidenten?

Enkele weken geleden verscheen het rapport van Lausanne. Is het niet nodig het investeringsplan grondig te herzien en na te gaan of er wel voldoende middelen aanwezig zijn om de veiligheid op termijn te garanderen? Dit staat los van de discussie over de oorzaken van dit ongeval.

Mijnheer de minister, bij elke begrotingsronde wordt er opnieuw bespaard op de NMBS. De jongste keer 30 miljoen. Het moet duidelijk zijn dat verder besparen op de NMBS, terwijl die voor zulke grote uitdagingen staat, niet kan. Dit is een politieke beslissing. Zult u zich in de toekomst verzetten tegen besparingen op de

kap van de NMBS?

**01.15 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik zal eerst een mededeling doen in mijn hoedanigheid van commissievoorzitter. Wij zullen volgende week dinsdag in de voormiddag opnieuw een commissievergadering houden met DVIS en het onderzoeksorgaan, waar technische vragen zullen kunnen worden gesteld. Hopelijk kan er dan ook meer duidelijkheid worden gegeven.

De vraag van mevrouw Musin omtrent de impact van de liberalisering van het spoor met betrekking tot het goederenvervoer kunnen wij dan behandelen in de regeling der werkzaamheden.

Mijnheer de minister, mijnheer de staatssecretaris, ik heb drie vragen en bedenkingen.

Collega's Van den Bergh, Musin en Balcaen hebben het al gehad over het TBL1+-systeem. Voor zover ik de berichten heb gelezen, denk ik momenteel dat de installatie van een TBL1+-systeem op de trein het ongeval niet had kunnen vermijden. Toch denk ik dat wij het debat hieromtrent opnieuw moeten aangaan, zoals wij in de bijzondere commissie hebben gedaan. Men zou treinen die niet zijn uitgerust met een TBL1+-systeem, een vermindering van de snelheid moeten opleggen.

Mijnheer de staatssecretaris, vermoedelijk was in dit geval de snelheid te hoog. Men zegt ook — ik kan dat echter niet bevestigen — dat er een stopsein werd voorbijgereden. Met een hulpsysteem had men eventueel kunnen ingrijpen. Ik weet ook dat ECTS pas in 2025 de absolute oplossing zou kunnen betekenen, maar het debat moet opnieuw op de agenda komen. Wij moeten de Europese Commissie ervan overtuigen dat België, als zeer dichtbevolkt land, het voortouw kan nemen ter zake.

Een tweede element betreft de samenstelling van de wagon. U zegt dat iedereen op de hoogte was van de producten die in de wagon aanwezig waren. Het ging om acrylonitril. Ik zag een beeld van de treinbestuurder die met een blusapparaat, zoals men er in een auto kan vinden, de vlammen probeert te lijf te gaan. Wellicht was die man zelf niet op de hoogte van wat hij vervoerde, anders lijkt het mij onlogisch dat dergelijke zaken konden gebeuren.

Ik denk ook dat er snel duidelijkheid moet komen over het feit of de bestuurder al dan niet een licentie had en hoeveel werkuren de man reeds aan het rijden was. Op zeer korte termijn, vandaag of ten laatste morgen, moet hierover uitsluitel worden gegeven.

Mevrouw de voorzitter, ik besluit met mijn laatste punt. Het is belangrijk dat het Parlement vandaag deze hoorzitting organiseert, zodat wij zeer kort op de bal kunnen spelen. Ik dank u allen om hier aanwezig te zijn. Nu is het nog veel belangrijker dat wij ook op korte termijn reeds een eerste conclusie hebben van het onderzoeksorgaan. Andere collega's hebben al gezegd dat het niet kan dat wij nu nog lang zouden moeten wachten alvorens er conclusies komen. Daarom hoop ik dat wij volgende week, wanneer het onderzoeksorgaan en DVIS naar de commissie komen, een eerste tussentijdse conclusie kunnen formuleren in het Parlement. Het is immers zeer belangrijk dat wij de omwonenden duidelijkheid en transparantie kunnen geven.

**01.16 Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, eerst en vooral wil ik mij graag aansluiten bij alle collega's die hun medeleven betuigd hebben met de slachtoffers. Elk slachtoffer dat daar gevallen is, is er een teveel. Dankzij de vele hulpverleners die hun uiterste best gedaan hebben zijn het er gelukkig niet meer. Het is er echter sowieso altijd een teveel.

Zoals collega Temmerman al zei, het is maar goed dat dergelijke gevaarlijke stoffen niet over de weg vervoerd worden maar via het spoor. Inderdaad, mevrouw Temmerman, we moeten dat breder bekijken, we moeten ook kijken naar pijpleidingen en vervoer over het water.

In afwachting daarvan moeten we echter lessen trekken uit wat we de voorbije jaren allemaal hebben meegemaakt. Die lessen trekken we nog altijd veel te weinig. Ik sluit mij in dat verband aan bij de tussenkomst van collega Van Hecke met de mooie opsomming. We trekken veel te weinig lessen uit wat er allemaal gebeurd is.

Ik heb dan ook een aantal vragen aan de staatssecretaris.

U had het over een aantal maatregelen die u voorgesteld hebt maar die door de Europese Commissie

geblokkeerd zijn. Dat lijkt mij bijzonder vreemd. De Europese Commissie gaat niet zomaar maatregelen die de veiligheid verhogen gaan blokkeren als ze daar geen grondige redenen voor heeft. Welke maatregelen waren dat? Ik heb er al een vermoeden van, maar ik wil graag horen welke maatregelen dat waren. Welke maatregelen neemt men in andere lidstaten die we hier niet genomen hebben? De Europese Commissie zal immers geen maatregelen blokkeren die andere lidstaten ook nemen. Vandaar die vraag aan u.

Als we lessen kunnen trekken, dan kunnen we ook lessen trekken uit goede voorbeelden. Als we kijken naar het nucleair transport, is dat zowat het meest beveiligde transport dat bij ons over de sporen dendert. Het is hyperbeveiligd, er zijn tal van limieten, er rijdt zelfs een lege trein voor. Kortom, er zijn dus tal van veiligheidsmaatregelen. Ik meen dat daaruit elementen kunnen worden overgenomen die we ook kunnen inzetten bij dergelijke rijdende bommen zoals we gezien hebben in Wetteren.

Nadien is het ook belangrijk om de gevolgen van een ongeval zo minimaal mogelijk te houden. Ik denk dan enigszins aan de tussenkomst van collega Van Hecke, maar met een concreet voorbeeld. Een plan dat lang in de pijplijn heeft gezeten is de havenspoorlijn, de *freight corridor* van Zeebrugge over Gent Zeehaven naar Antwerpen. Dat is eigenlijk een clustering van de belangrijkste industriegebieden van ons land met Zeebrugge. Dat laat toe om de haven van Zeebrugge te laten groeien, maar het vermijdt ook dat gevaarlijke producten die in Zeebrugge gelost worden moeten passeren via Brugge, Gent St.-Pieters, Gent-Dampoort, Lokeren, Sint-Niklaas en een aantal grote stadskernen.

Dat lijkt mij een grote plus te zijn, niet alleen voor de veiligheid, maar ook voor de economische groei en de groeimogelijkheden voor zowel de Antwerpse haven, als de haven van Zeebrugge en de haven van Gent. Ik denk dat dit belangrijk is.

Verder sluit ik mij graag aan bij wat de heer Geerts zei. Het is belangrijk dat wij zo snel mogelijk een aantal tussentijdse conclusies hebben.

Er duiken een aantal verhalen in de media op over de licentie van de bestuurder en de snelheid waarmee de bestuurder reed. Het is goed dat wij vandaag al informatie over de wissel kregen. Ik had graag ook geweten of de snelheid van de bestuurder klopt. Klopt het dat de bestuurder geen Belgische licentie gehad?

Dat zijn zaken waarop wij vandaag al een antwoord hadden kunnen krijgen. Ik hoop dat wij dit alsnog krijgen.

**01.17** Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijn collega, de heer Wathélet, zal antwoorden op de vragen over de onderzoeken.

Bien sûr que les enseignements des enquêtes ont été suivis, singulièrement ceux de Buizingen; ma réponse se concentrera d'ailleurs sur l'aspect de l'installation des systèmes de sécurité.

Pour ce qui est des causes de l'accident, vous comprendrez facilement que je ne répondrai pas à ce stade vu que l'enquête est en cours. Diverses possibilités existent. Laissons l'enquête se mener sereinement; ensuite et j'espère assez rapidement, nous aurons les réponses.

Pour ce qui est des systèmes de sécurité, il en existe de deux sortes: le TBL1+ et l'ETCS. L'ETCS est un système particulièrement perfectionné qui permet de contrôler et de réduire la vitesse, voire de stopper le train en cas de nécessité. Ce système est poussé par la Commission européenne. Le TBL1+ permet d'arrêter le train lors du franchissement d'un signal rouge, c'est-à-dire par un freinage d'urgence.

À Wetteren, le TBL1+ était installé sur l'infrastructure; d'ailleurs, il le sera dans l'ensemble du réseau pour 2015. Mais le train n'était pas équipé de ce TBL1+. Or, pour que le système puisse fonctionner, il faut que voie et véhicule en soient équipés tous deux.

Pour ce qui est de l'ETCS, le planning d'installation est plus rapide que ce que l'Europe nous demande. En effet, l'ensemble du réseau et tous les trains belges devraient être équipés d'ETCS d'ici à 2023, alors que l'Europe recommande un équipement pour 2030. Encore faut-il ajouter que ce n'est que sur une partie du réseau. Ainsi, l'ETCS aurait pu effectivement ralentir la vitesse du train, mais, comme je viens de le signaler, tant pour l'ETCS que pour le TBL1+, il faut que les deux, infrastructure et train, disposent de l'équipement.

En termes d'installation de systèmes de sécurité, la Belgique a été proactive; c'est très bien ainsi et nous

devons poursuivre dans ce sens.

Pour répondre aux questions de MM. Van Hecke et Balcaen, nous pourrions avoir des budgets d'investissement plus importants. Avec ceux dont nous disposons aujourd'hui, nous avons donné priorité à la sécurité.

Et c'est très bien ainsi! Nous respectons les recommandations de la commission Buizingen. Je le répète, nous sommes proactifs.

Mais, dans une Europe qui libéralise maintenant le trafic de marchandises, nous devons être particulièrement prudents et il ne faut certainement pas négliger l'aspect sécurité. Or je pense qu'aujourd'hui, il y a un vrai débat à mener sur le plan européen à ce sujet. La Belgique pourrait très bien imposer l'ETCS sur son infrastructure et sur l'ensemble des trains de marchandises et cela aurait comme conséquence - M. Dedecker a parlé de concurrence et d'économies -, que les trains ne passeraient plus par la Belgique aujourd'hui. Nous devons donc concilier les deux et mon collègue Wathelet et moi-même devons être particulièrement attentifs à cet aspect des choses. L'accident de samedi démontre que cette libéralisation doit être prise avec énormément de précautions.

Madame la présidente, pour ce qui est de la sécurité, je pense que j'ai répondu à l'ensemble des questions.

**01.18** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, eerst een antwoord op de vraag van de heer Uyttersprot.

Er zijn drie onderzoeken lopende. Ten eerste, het onderzoek van het parket zelf. Daarover mogen wij ons natuurlijk niet uitspreken, dat is niet onze bevoegdheid. Ten tweede, het onderzoek binnen de NMBS. Dat is de normale procedure binnen de NMBS. Ten derde, het onderzoek van het onderzoeksorgaan.

Wat het onderzoeksorgaan betreft, klopt het dat er nog verschillende onderzoeken lopende zijn. Het klopt ook dat verschillende aanwervingen bij het onderzoeksorgaan laat zijn gebeurd. Er zijn nog verfragingen bij de verschillende onderzoeken, maar die verminderen. De onderzoeken zullen zo snel mogelijk afgerond worden.

Zoals velen onder jullie heb ik ook gemerkt dat veel onderzoeken nog lopende zijn. Dankzij de nieuwe aanwervingen en de grotere efficiëntie van het onderzoeksorgaan zullen die verschillende onderzoeken nu vrij vlug gedaan zijn. Er zijn zelfs vier onderzoeken die zullen worden afgerond in de loop van de maand juli. Wij zullen er alles aan doen om die onderzoeken zo vlug mogelijk af te sluiten.

Maar, ik herhaal, het onderzoeksorgaan hangt af van het onderzoek van het parket. Om hun onderzoek te kunnen afronden, hebben ze soms bepaalde informatie van het parket nodig, ze beschikken daar nu niet altijd over.

Ik zeg nogmaals dat wij er alles zullen aan doen om dat onderzoek zo vlug mogelijk te laten verlopen en ik zal vragen aan het onderzoeksorgaan om dat onderzoek zo snel mogelijk te besluiten.

En ce qui concerne les questions de Mme De Bue, je pense qu'il est important de le répéter: beaucoup de choses ont été mentionnées dans la presse ces derniers jours en ce qui concerne la certification de l'entreprise, la formation du chauffeur, sa connaissance de la ligne. Rien ne nous permet aujourd'hui de dire que la formation du chauffeur aurait été déficiente, qu'il n'aurait pas présenté les licences et attestations suffisantes pour pouvoir opérer sur cette ligne, qu'il n'aurait pas justifié de l'expérience suffisante liée à cette ligne-là.

Rien ne nous permet d'affirmer qu'une quelconque condition n'aurait pas été remplie, que ce soit concernant l'opérateur ou le chauffeur. J'ai lu beaucoup de choses, mais je n'ai pas encore eu connaissance d'éléments qui nous permettraient de remettre en cause la licence et la certification de l'opérateur et les certifications du chauffeur.

Je le répète, les enquêtes sont en cours, mais rien ne nous permet de le dire aujourd'hui malgré ce que j'ai lu, vu, entendu dans le chef d'un certain nombre de parlementaires. Ce genre de rencontres sert également à cela: pouvoir apporter le véritable état d'avancement du dossier.

In verband met de vraag van de heer Van den Bergh, om bestuurder te mogen zijn op zo'n lijn moet men de opleiding hebben genoten en moet men ook de nodige ervaring hebben. Op dit moment, wijst niets erop dat de bestuurder niet over de nodige ervaring beschikte om op die lijn te opereren. Dat moet duidelijk gezegd worden.

En ce qui concerne les conséquences de l'accident à Godinne, et cela a été évoqué par presque tout le monde ici, il est important que je refasse avec vous l'état d'avancement de ce dossier-là en tant que tel, parce que c'est très lié à ce qui se passe ici.

Un arrêté ministériel a été préparé en concertation avec l'autorité de sécurité, le SPF Mobilité, Infrabel et le secteur. Quatre mesures avaient été prévues, dont trois facultatives et une obligatoire.

La première était d'interdire l'encadrement des wagons chargés de marchandises dangereuses par des wagons transportant des chargements amovibles, afin d'éviter l'éventrement des citernes par ces objets amovibles. Vous savez pourquoi nous avons inséré cet élément à la suite de l'accident de Godinne.

La deuxième était d'interdire le placement des wagons chargés de marchandises dangereuses en queue ou en tête de train, afin d'éloigner ces derniers de la zone potentielle de collision directe. Dans le cas qui nous occupe car je tiens à dire que les wagons qui comportaient les substances dangereuses étaient en début de train.

La troisième interdisait le regroupement des wagons chargés de marchandises dangereuses pour garantir le principe de fractionnement et faciliter ainsi les interventions des différents pompiers.

La quatrième visait à séparer les wagons chargés de liquide inflammable, de construction plus fragile, d'un minimum de 20 mètres des wagons chargés de gaz afin d'éviter un feu de flaque sous le wagon de gaz pouvant conduire à un *BLEVE show*. C'est donc l'explosion. Pour éviter toute propagation de la chaleur aux wagons, qui transportent des substances gazeuses, nous avons voulu insérer cette distance nécessaire entre les différents wagons.

Sur la base de ces différents arrêtés ministériels, deux initiatives ont été prises: nous avons, au niveau national, sollicité l'autorisation de la Commission européenne pour pouvoir appliquer immédiatement ces mesures sur le territoire belge. En effet, aucune règle touchant au système ferroviaire ne peut être établie sans obtenir au préalable l'autorisation de la Commission européenne. Dans cette optique, une lettre de demande à la Commission européenne a été transmise le 20 juillet 2012.

C'est la lettre à laquelle vous faisiez référence, monsieur Van den Bergh.

Au niveau international, nous avons proposé cette mesure à la commission d'experts du RID (annexe qui concerne le transport des matières explosives à l'OTIF).

Mijnheer Van den Bergh, ik heb op 4 december 2012 een antwoord gekregen van de Europese Commissie.

La Commission nous a fait savoir qu'elle ne pouvait pas encore transmettre la proposition belge, donc celle que j'ai faite, au Comité pour le transport de marchandises dangereuses, notamment car les experts ne connaissaient pas encore les résultats de l'enquête sur cet accident ferroviaire, et car ils estiment que la procédure proposée entraînerait une augmentation des opérations de triage de wagons, opérations qui constituent une source de danger. La commission des experts de l'OTIF, elle, n'a pas appuyé la proposition belge, car elle attend les résultats de l'enquête sur cet accident ferroviaire et les analyses qu'elle pourrait en faire.

Le 28 janvier 2013, sur base de cette réponse des instances internationales européennes, qui date de début décembre 2012, j'ai fait savoir à la Commission que je n'étais absolument pas convaincu par ces arguments, que, selon moi, il ne fallait pas attendre les résultats de l'enquête, et que j'avais demandé au SSICF de réaliser des activités de supervision auprès des entreprises ferroviaires pour déterminer si les risques liés à la composition des trains sont correctement pris en compte dans leur système de gestion de la sécurité. Le SSICF est également chargé de s'assurer, en étroite collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne, que ce risque et les actions nécessaires sont bien connus par les autorités nationales de sécurité. J'ai également chargé l'autorité de sécurité de procéder à une analyse de risque global pour accumuler de nouveaux éléments en vue de préparer un nouveau dossier à introduire auprès de la Commission

européenne et de l'OTIF. Je suis persuadé du bien-fondé de ce que j'ai proposé, et au niveau de la Commission européenne, et au niveau des instances internationales, je continue à invoquer et à plaider notre dossier, et je l'ai fait encore une dernière fois en janvier 2013.

L'accident de Wetteren, malheureusement dans des conditions tragiques, me renforce dans l'idée que les mesures qui avaient été prises et proposées dans le cadre de l'arrêté ministériel sont de nature à réduire les risques.

Ik wil het toch duidelijk stellen. Ik zeg niet dat dit de enige oplossing is en de enige gevolgtrekking zou moeten zijn na dat ongeval, maar de pertinentie van deze maatregelen is jammer genoeg opnieuw bevestigd door dit ongeval.

Evidemment, l'enquête de l'organisme d'enquête nous permettra d'obtenir des informations supplémentaires. Cet accident rappelle à quel point ces différentes initiatives sont indispensables et doivent continuer à plaider en faveur des différents dossiers que nous avons introduits au niveau des instances européennes et internationales.

Par rapport aux questions de Mme Musin, la certification du train est bien belge, de B-Logistics, malgré les autres informations que j'ai lues à ce sujet.

Mevrouw Temmerman, het ging over gevaarlijke stoffen. Ik heb de initiatieven opgesomd die ik genomen heb op dit vlak. Ik zal deze blijven steunen.

Het is ook belangrijk te bevestigen dat de brandweer duidelijk op de hoogte was van wat in de wagons zat en van de plaats van de wagons in de trein zelf. Dankzij de informatie van Infrabel aan de brandweer, wisten de brandweermannen bij aankomst ter plaatse reeds precies waarover het ging en wat in welke wagon zat.

Il est également important de rappeler que cette information, dont le conducteur du train est au courant, étant donné que c'est lui-même qui la transmet à Infrabel, a été directement transmise d'Infrabel aux autorités, c'est-à-dire aux pompiers qui se sont rendus sur place. Cette information était correcte, avec la substance exacte qui était présente dans les différents wagons et l'ordre des différents wagons, sur les lieux de l'accident.

En ce qui concerne le TBL1+, sujet souvent débattu avec M. Balcaen, l'idée à la base était de limiter la vitesse de passage pour les trains qui ne seraient pas équipés avec ce système à la date fixée. Nous le savons tous et la chose a été rappelée par Mme Temmerman, Mme Musin et M. Balcaen.

Het werd ook naar voren gebracht door de voorzitter, de heer Geerts.

TBL1+ n'est pas un système de classe B prévu par la Belgique en application de la décision 2006/679 de la Commission relative au sous-système contrôle-commande et signalisation. Donc, il n'existe pas de base légale en Belgique pour imposer le TBL1+ à bord du matériel roulant.

Les points 12.2C et 11.2E de la partie B de l'annexe à l'arrêté ministériel du 20 juillet 2010 fixant les exigences applicables au matériel roulant permettront à Infrabel, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, d'imposer, pour des motifs de sécurité ferroviaire, des limitations de vitesse au matériel roulant qui ne serait pas équipé du TBL1+.

Je connais déjà l'argument que M. Balcaen va m'opposer, raison pour laquelle je vous informe que cette mesure pouvant s'avérer difficile à mettre en œuvre, j'ai transmis au Conseil d'État et aux Régions, le 15 avril dernier, un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté ministériel du 20 juillet 2010 dans le but de relever le niveau de sécurité du système ferroviaire belge en proposant l'adoption d'une règle nationale visant à autoriser Infrabel à démonter, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, le système Mémor-crocodile sur les lignes où l'ETCS niveau 1, conçu et installé selon les spécifications d'usage, est en service. Sur ces lignes l'information TBL1+, qui est transmise par les balises de l'ETCS niveau 1, restera disponible afin de ne pas devoir procéder à une migration massive du matériel ancien pour lequel l'installation de l'ETCS est difficilement justifiable d'un point de vue économique. Cette règle nationale est parfaitement en phase avec le considérant 22 de la directive. Nous avons donc trouvé le moyen de faire en sorte que cette imposition soit effective sur le terrain. Je rappelle que ces textes ont été envoyés, le 15 avril dernier, au Conseil d'État et aux Régions, conformément à la procédure de consultation des Régions.



Avec les différentes explications que j'ai données au sujet du TBL1+, de l'information donnée par l'opérateur Infrabel aux pompiers sur place et des éléments liés au transport de produits dangereux, je crois avoir répondu aux questions qui m'ont été posées.

De **voorzitter**: Collega's, ik ben vergeten te melden dat van deze vergadering een integraal verslag wordt gemaakt. U kan dat consulteren.

Wie vraagt het woord voor een repliek?

**01.19 Jef Van den Bergh** (CD&V): Dank u voorzitter, dank ook aan de staatssecretaris en de minister voor hun antwoorden.

Vooraf met betrekking tot de uitvoering van het ministerieel besluit is het goed dat we duidelijkheid hebben gekregen waar het fout loopt of vastzit. Ik denk dat we er alles moeten aan doen om bij de Europese instanties een goedkeuring te krijgen. Het verwondert mij trouwens dat men dat voor ons land niet onmiddellijk zinvol acht omdat het ministerieel besluit niet hetzelfde is, maar toch mee geïnspireerd is op de Nederlandse regelgeving die wel al van toepassing is. Net in ons land door de dicht bebouwing en het spoorwegennetwerk door stedelijke kernen zouden extra maatregelen toch op zijn plaats zijn.

Een element dat hier totaal nog niet ter sprake is gekomen, is het feit dat er werkzaamheden waren in de buurt van de plaats van het ongeval. Aan de spoorwegen was er een stuk waar op tegenspoor moest worden gereden. In die zin zou dit een verklaring kunnen zijn. Als er op tegenspoor moet worden gereden, wordt dit gesignaleerd, maar het is toch een andere situatie dan gewoonlijk. Ik denk dat we ons de vraag kunnen stellen of de infrastructuurbeheerder de signalisatie voldoende correct heeft aangekondigd en of wijzigingen van een parcours niet nog explicieter en in real time aan de bestuurder moeten worden medegedeeld. Dit is nog een bijkomende vraag zonder iemand met de vinger te wijzen.

Tot slot, Merlin, de databank waarin alle wagons en opslag van alle gevaarlijke stoffen worden in bijgehouden, signaleert mij ook in antwoord op de schriftelijke vragen die ik voorbij zomer heb gesteld, dat die in testfase was. Een vraag hierover is of de testfase intussen is afgerond en of deze databank voor het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor wel helemaal operationeel is?

**01.20 Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik dank beide ministers voor hun antwoord. Ik heb nog een aantal bijkomende vragen voor de heer Wathélet.

Ik meen dat het heel goed is dat men zich toespitst op het spoor en de veiligheid op het spoor. Er werd reeds door verschillende collega's gezegd dat vervoer over het spoor nog altijd veel veiliger is dan het vervoer op de weg. Wij moeten er dan ook voor zorgen dat het veilig blijft.

Ik wil nogmaals de nadruk leggen op de andere mogelijkheden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik heb de indruk dat men nu alles toespitst op het spoor. Dat is normaal want het ongeval heeft zich voorgedaan op de spoorweg. Ik wil er absoluut voor pleiten om in de toekomst een inventaris te maken van alle transporten op ons grondgebied. Momenteel hebben wij die inventaris niet. In de toekomst zullen we misschien zo'n inventaris krijgen van de transporten op het spoor, maar we hebben die niet voor de transporten op het water en op de weg. Het lijkt mij dringend om een dergelijke databank op te starten.

Wij moeten ook bekijken welke de andere mogelijkheden zijn. Ik wil nogmaals herhalen dat er onderzoeken werden gedaan. Ik heb in 2005 zelf meegewerkt aan een onderzoek met de havens van Gent, Antwerpen, Rotterdam en diverse steden om de transporten van gevaarlijke stoffen via pijpleidingen te laten gebeuren. De havens zijn daar vragende partij, net als verschillende fabrieken. Ik zou willen aandringen op de nodige aandacht hiervoor.

Er wordt ook gezegd dat wij een te dichtbevolkt land zijn voor aparte spoorlijnen. Dit is een andere mogelijkheid en ik meen dat wij die investering moeten doen. Er moet volgens mij worden nagegaan op welke manier wij dit kunnen realiseren in samenwerking met de ons omringende landen. Ik had graag gehoord van de staatssecretaris of hij bereid is om deze onderzoeken ook verder te steunen.

**01.21 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie M. le ministre et M. le secrétaire d'État pour leurs réponses. Je me réjouis de la réponse de M. Labille sur la nécessaire prudence et la

vigilance par rapport à la libéralisation du secteur marchandises. J'espère que nous pourrons travailler avec vous dans un avenir proche dans le cadre des deux commissions parlementaires consacrées à ces questions-là. Je crois que c'est un élément essentiel que nous devons soulever en matière d'impact sur la sécurité du rail.

Monsieur le secrétaire d'État, je me réjouirai évidemment si nos incessantes questions permettent d'aboutir à une solution créative pour imposer le TBL1+ aux opérateurs privés. Ce serait une très bonne chose. Je suis un peu étonné par le caractère, il est vrai créatif, mais aussi un peu archaïque de la mesure. Il faudra sans doute que nous puissions en rediscuter et déterminer si elle peut vraiment être efficace.

Enfin, en ce qui concerne les enquêtes, j'entends votre souci d'accélérer les choses. Je voudrais que nous nous fixions clairement l'objectif d'un an (idéalement) correspondant aux directives européennes. Après un an, il faut que le rapport administratif soit disponible pour les opérateurs, la société civile, le parlement, le gouvernement, afin que toutes les recommandations puissent être prises en compte et mises en œuvre.

Je voudrais, sur ces aspects-là, profiter de l'occasion pour soulever combien le mode de financement de ce bureau d'enquête et de l'autorité nationale de sécurité est particulier. Ce fonds budgétaire est alimenté par les opérateurs privés, aucun argent public n'est investi dans ces organes. Pourtant, c'est le gouvernement qui fixe le cadre de ces organes et qui reprend une partie des moyens pour les verser dans le budget des Voies et Moyens. Alors que les moyens sont disponibles, ils ne sont pas mis à disposition d'une politique de sécurité efficace; nous aurons l'occasion d'y revenir.

**01.22 Karel Uyttensprot (N-VA):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ook volgens onze informatie waren er werken bezig in Schellebelle vanaf 1.30 uur tot 5.30 uur. Spoor 2 was buiten dienst en spoor 3 was toegankelijk. Er diende daarom gereden te worden op het tegenspoor vanuit Dendermonde, om vervolgens over te gaan op spoor 1.

5 miljard voor de veiligheid over dertien jaar, dat is inderdaad niet niets. Belangrijk daarvoor is natuurlijk de concretisering en een plan. Dat zegt echter alleen iets over de toekomst en niet wat er tot vandaag gebeurde. Wij hopen dat u daarover ook wat duidelijkheid kunt geven.

Mijnheer de staatssecretaris Wathelet, ook voor u heb ik een vraag. U hebt gesproken over de samenstelling van de trein. Ik wil u vragen of die trein al dan niet overladen was? Dat zou immers ook een mogelijke denkspoor kunnen zijn.

Ik bedank u ook voor uw antwoord over het werk van het parket van Dendermonde, de NMBS en het onderzoeksgaan. Ik vermoed dat u met het onderzoeksgaan DVIS bedoelt, dat is samengesteld uit verschillende onafhankelijke experts.

Kunt u ons vertellen hoeveel onderzoeken er nog door die dienst voorafgaandelijk afgehandeld moeten worden?

**01.23 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Nog elf.

**01.24 Karel Uyttensprot (N-VA):** Lopen die parallel, of hoe werkt dat?

**01.25 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Er zijn er elf lopende, maar dat wil niet zeggen dat zij alle elf afgerond moeten zijn.

**01.26 Karel Uyttensprot (N-VA):** Goed, men kan dus met de zaak starten.

**01.27 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Men is al gestart.

**01.28 Karel Uyttensprot (N-VA):** Ik dring dan toch aan op een snel en efficiënt onderzoek, zodat daaruit lessen getrokken kunnen worden voor het beleid, maar vooral ook op duidelijkheid ten aanzien van de slachtoffers. Zij zitten immers te wachten op de resultaten, om hun persoonlijke dossiers te kunnen inleiden.

**01.29 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, ik heb hier enigszins met een wrang gevoel zitten luisteren naar de antwoorden, omdat ze mij deden terugdenken aan de verklaringen die ik na de treinramp in Buizingen heb gehoord, meer dan twee jaar geleden, zeker wanneer men verwijst naar mogelijke oorzaken of naar redenen waarom een en ander nog niet gerealiseerd is. De ene keer is het de schuld van Europa, de andere keer is het de schuld van de liberalisering of de schuld van het parket.

Het feit dat een treinramp zoals die in Wetteren zich kan voordoen, komt onder meer doordat wij sinds 1985 – de drie klassieke traditionele partijen en zelfs de groenen zijn daarvoor verantwoordelijk – nog altijd geen performant veiligheidssysteem hebben, dat afdwingbaar is. We zijn nu nog altijd bezig met het installeren van de oude brol van TBL1+, vooraleer in 2023 ETCS mogelijk zal zijn. Dus pas in 2023 zullen wij de garantie hebben dat een trein met gevaarlijke stoffen, een vliegende bom die door allerlei dorpskernen dendert, minstens de snelheidsregels en de rode seinen zal respecteren. Ik vind het hallucinant dat wij nog tien jaar moeten wachten vooraleer wij aan de burgers spoorveiligheid kunnen garanderen.

Het is dan ook een beetje cynisch, wanneer minister Labille zegt dat België zelfs proactief bezig is, aangezien in 2023 alles geïnstalleerd zal zijn, terwijl Europa dat pas vanaf 2030 oplegt. Nu is er echter niets. Nu is men nog met een inhaaloperatie bezig, die men in 1980 had moeten opstarten, na het treinongeval in Aalter. Van proactiviteit is hier totaal geen sprake. Wij lopen achter de feiten aan.

Mijnheer de minister, u zegt dat de NMBS-Groep al het nodige heeft gedaan, zowel vooraf als nadien. Er zijn blijkbaar geen bijkomende maatregelen genomen en stappen gezet. Alles is in orde bij de NMBS, alle maatregelen, alle regels. Wij mogen op beide oren slapen. Als dat het geval is, zou ik graag eens horen welke bijkomende inspanningen de NMBS heeft genomen sinds de treinramp? Ook dat mogen wij wel eens weten.

**01.30 Valérie De Bue (MR):** Madame la présidente, je remercie les deux ministres pour les réponses aux nombreuses questions.

Monsieur Wathelet, j'ai bien pris note de toutes les mesures que vous avez prises. Mais j'ai aussi le sentiment que la faute en incombe à l'Europe. Durant nos travaux sur la sécurité du rail, nous avons souvent relevé notre retard par rapport aux équipements de sécurité sur notre réseau et aussi en matière de transposition de la réglementation européenne.

Bien entendu, si des délais ont été mis en évidence, il ne faudrait pas non plus inverser la tendance. De toute évidence, la Belgique n'a, pendant longtemps, pas transposé la réglementation. Elle doit bien assurément le faire et tirer les enseignements des enquêtes. Aussi, je me rallie à la remarque apportée par mon collègue Balcaen, notamment sur le délai d'un an afin de tirer les enseignements pour améliorer la situation.

**01.31 Linda Musin (PS):** Madame la présidente, je voudrais remercier nos intervenants pour leurs réponses. Lors de la commission de Sécurité du rail, nous avons rédigé 107 recommandations. L'une d'elles stipulait précisément que les recommandations de la commission primaient et ne pouvaient pas être bloquées par la législation européenne. Cela ne devait pas être une contrainte et il fallait pouvoir aller de l'avant. Je pense franchement qu'une recommandation était rédigée en ce sens. Il faudrait y revenir et retravailler à partir de celle-ci.

**01.32 Jean-Pascal Labille,** ministre: Madame la présidente, je ne pense pas que ni M. Wathelet ni moi-même avons dit que tout était de la faute de l'Europe. J'ai dit qu'un problème se pose quand l'Europe libéralise sans prendre en compte les problèmes de sécurité. C'est fondamental pour nous. Ce qu'il faut, c'est sortir de ce débat qui, de toute façon, est à un moment donné toujours stérile et trouver les solutions pour régler les problèmes qui ont été évoqués. La commission Buizingen a montré qu'elle pouvait faire des recommandations. Ce travail parlementaire est aussi nécessaire pour nous.

**01.33 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Ik zal niet veel meer zeggen, maar wie hier zegt dat alles perfect verloopt, was dit weekend niet in België. Wij zijn allemaal gechoqueerd door wat er het voorbije weekend is gebeurd.

L'accident de Godinne nous a amenés à prendre des arrêtés ministériels que nous défendons auprès des instances européennes. Nous continuons de suivre cette logique. Dire que tout est parfait, ce n'est évidemment pas le cas: trop de dossiers sont encore ouverts auprès de l'organe d'enquête. Il faut aller plus

vite. Un délai d'un an a été fixé, et nous devons tout mettre en œuvre pour le respecter.

Madame la présidente, je vais me permettre de poser une question. Mme De Bue prétend qu'il existerait encore certains retards dans la transposition de directives européennes ...

**01.34 Valérie De Bue (MR):** (...)

**01.35 Melchior Wathelet,** secrétaire d'État: Ce reproche était tellement justifié que nous avons agi afin que ces retards ne se produisent plus. Tout a été transposé. Le dernier texte qui ne l'a pas été remonte à décembre dernier. Nous avons trente mois pour le transposer. Il nous en reste donc vingt-cinq. Il ne faut donc pas dire tout et son contraire. Je ne prétends pas que tout soit parfait. Ainsi, des efforts doivent encore être fournis par l'organe d'enquête pour fournir des réponses dans le temps imparti et on n'y est pas! Il faut aussi le dire.

Surtout, quand on est confronté à un tel accident, le pire réside dans l'incertitude. S'il y a bien un engagement que le ministre Labille et moi-même tenons à respecter, c'est d'aboutir à cette transparence. Il est bon que nous ayons eu ce débat aujourd'hui. Nous devons le poursuivre. Par ailleurs, nous avons joué la transparence, conformément aux objectifs de la commission Buizingen, et nous continuerons à le faire. C'est ainsi que nous pourrions atteindre nos objectifs en termes de sécurité ferroviaire.

Je voudrais aussi remercier ceux qui ont rappelé que le rail était toujours plus sécurisé que la route. La solution ne doit certainement pas être de transporter ces produits par la route. Ce serait une grave erreur, et nous ne devons surtout pas la commettre!

Zoals mevrouw Temmerman aangaf, moeten wij misschien ook andere oplossingen onderzoeken. Er zijn misschien andere mogelijkheden. Wij kunnen daarover grondig discussiëren, indien er andere ideeën zijn. Waarom zouden wij ze niet bespreken? Wij moeten misschien andere oplossingen vinden. Ik herhaal echter dat wij ons ook op het treinvervoer moeten focussen. Wij moeten doorwerken om de veiligheid te garanderen.

*Voorzitter: David Geerts.*

*Président: David Geerts.*

De **voorzitter**: Collega's, ik stel voor dat wij nu het luik Binnenlandse Zaken aanvatten.

Collega's, mag ik verzoeken ofwel uw plaats in te nemen, ofwel buiten voort te gaan praten? Om de timing te respecteren, zullen wij onze werkzaamheden nu voortzetten.

Ik geef dan ook graag het woord aan minister Milquet om een toelichting te geven bij haar luik en bevoegdheden in dezen.

**01.36 Joëlle Milquet,** ministre: Monsieur le président, vous avez eu les explications relatives à la partie ferroviaire de l'accident. Pour ma part, je vais aborder la problématique liée aux secours et à la prise en charge des services d'urgence.

Tout d'abord, je pense qu'il est bon de retracer le cadre réglementaire et légal dans lequel ces interventions prennent place. Il s'agit notamment de l'arrêté royal qui porte fixation du plan d'urgence pour les événements et situations de crise ainsi que les autres arrêtés sur les différents plans d'intervention.

Momenteel maken zowel de natuurlijke als de technologische risico's het voorwerp uit van een noodplanning die zich hoofdzakelijk op lokaal en provinciaal niveau situeert. Enkel het nucleair plan is van toepassing voor het hele grondgebied.

De huidige procedure van noodplanning is de volgende. Fase 1 en 2 betreffen de coördinatie op lokaal niveau met algemene en specifieke gemeentelijke plannen, zoals de voorafgaande interventieplannen. Fase 3 is de coördinatie door de gouverneur op provinciaal niveau, met algemene en specifieke plannen, zoals de Seveso-plannen. Fase 4 is de coördinatie door de minister van Binnenlandse Zaken op nationaal niveau.

Dans ce cadre, depuis le début des années 2000, quand nous avons initié notre organisation en matière de

plans d'urgence, de telles catastrophes sont en général soit coordonnées au niveau local, avec le soutien d'autres services si nécessaire, comme ce fut le cas à Godinne, soit coordonnées au niveau provincial. Le cas échéant, vous pouvez passer en phase 4 (phase fédérale), uniquement dans la mesure où l'on a besoin d'informations pour l'ensemble du pays, par exemple, ou si l'on touche plus d'une province, ou lorsque les moyens mis à disposition sont insuffisants, ou en cas de menace d'atteinte aux intérêts vitaux de l'État, ou face à un nombre important de personnes tuées. Tel est le cadre.

Les catastrophes de cet ordre relèvent donc classiquement ou du niveau local ou du niveau provincial. Au niveau fédéral, nous avons connu la problématique de l'IRE à Fleurus, car il s'agissait de nucléaire, et la crise de la dioxine, pour prendre les exemples des vingt dernières années.

Connaissant ce cadre, comment se sont déroulés les événements depuis le moment de l'accident? Je reprendrai des détails surtout sur la première partie de la journée de dimanche; après, toutes les informations ont été largement communiquées dans la presse.

En ce qui concerne l'accident de train, à 1 h 56, le Service 100 a informé de la préalerte d'un plan d'intervention médicale suite à un accident avec un train de marchandises à Wetteren.

L'intervention des pompiers de Wetteren a débuté à 2 h 14, avec des précisions sur le nombre de wagons en feu, ayant déraillé, avec des moyens composés essentiellement de camions citernes et de camions de mousse.

À 2 h 20, le bourgmestre est prévenu et se rend sur place.

À 2 h 48, l'évacuation est en cours en raison de la nature chimique des marchandises. Un hélicoptère Rago est sur place, de même que l'ensemble des représentants de la Santé, de l'Inspection de l'Hygiène, qui sont évidemment impliqués.

À 2 h 49, toutes les maisons sont évacuées dans un périmètre de plus ou moins 500 mètres.

À 2 h 55, la nature du produit (l'acrylonitrile UN 1093) est diffusée par le 100. Il est bien formulé à ce moment qu'il n'y a pas de victimes.

À 3 h 15, le centre 100 de Gand informe le centre de crise national que le plan catastrophe communal ainsi que le plan d'intervention médicale ont été déclenchés. La protection civile est appelée pour le pompage. Le service d'accueil des riverains est installé dans la salle des fêtes, entre 200 et 250 personnes y sont accueillies.

À 3 h 45, le service 100 informe le centre de crise national qu'ils sont passés en phase provinciale. BASF s'est rendue sur place avec ce fameux TurboJet, l'outil important de pompage pour des événements de cet ordre-là. La protection civile arrive également avec un renfort essentiellement de camions de mousse, et les experts en matière de pollution se rendent sur place ainsi que le gouverneur.

À 3 h 52, la police fédérale confirme que la phase provinciale est déclenchée.

Un numéro d'appel est ouvert pour la population à 4 h 17. Le responsable de la planification d'urgence de la province de Flandre orientale informe que le centre de crise sera basé dans les locaux du CPAS de Wetteren.

À 5 h 08, l'interdiction de survol par avion sur une zone de 3,5 km est prononcée.

À 5 h 40, le centre de crise provincial fait savoir que l'information à la population se fait via le site web et Twitter. Les réseaux sociaux ont énormément été utilisés pour communiquer, au-delà des procédures classiques d'évacuation.

8 u 20, de maatregelen om ramen en deuren gesloten te houden en binnen te blijven, blijven van kracht.

9 u 56, de provinciale fase blijft van kracht. Vijf mensen worden onwel en moeten naar het ziekenhuis.

De brandweer laat de treinwagons gecontroleerd uitbranden, een veiligheidsmaatregel omdat door het

blussen giftige dampen zouden kunnen vrijkomen.

Metingen in de huizen blijken negatief. Voor bewoners die in een straal van vijfhonderd meter geëvacueerd zijn en die niet bij familie terecht kunnen, zijn onthaalcentra ingericht.

Er wordt aanbevolen om het centrum van Wetteren te vermijden.

Om 11 u 10 komt de informatie dat mogelijk giftige dampen opstijgen uit de rioleringen in het centrum van Wetteren. De brandweer en Aquafin spoelen de rioleringen door.

Om 12 u 10 zijn er positieve metingen in de Scheldedreef en de hele straat wordt geëvacueerd. De Kerkhofstraat was op dat ogenblik geëvacueerd.

Om 12 u 15 blijven de algemene voorzorgsmaatregelen – ramen en deuren sluiten en binnenblijven – van kracht.

Om 12 u 45 verhuist het provinciaal crisiscentrum van Oost-Vlaanderen naar Wichelen omwille van giftige dampen.

Om 12 u 50 worden in de Paardenkerkhofstraat vijf personen geëvacueerd.

Om 13 u 51 wordt er bovengronds een kleine hoeveelheid giftige dampen gemeten en wordt beslist om vijf straten in het centrum bijkomend te ontruimen. Voor heel het centrum van Wetteren, Serskamp en Schellebelle blijven preventieve maatregelen van kracht.

Pendant toute la journée, il y a eu d'autres messages à la population ainsi que l'accueil et les services autour des différentes personnes qui n'avaient pas pu trouver refuge chez des membres de leur famille. En termes de blessés, plus exactement de personnes légèrement ou plus gravement incommodées, leur nombre était de 17 le samedi, pour passer ensuite à 33, 49 et 93. Ce sont des personnes que nous avons immédiatement guidées vers les hôpitaux pour pouvoir y être examinées. Elles n'y sont pas restées longtemps. Trois d'entre elles y sont cependant toujours surveillées de manière intensive.

Comme vous le savez, à partir du moment où un écoulement de produit toxique, qui, une fois qu'il touche l'eau, génère un gaz toxique, a été remarqué dans les eaux des égouts, nous avons immédiatement demandé de faire venir un bateau, ce qui a été réalisé le dimanche, pour évacuer l'ensemble de l'eau de la station d'épuration. Nous sommes en train de mener une deuxième opération pour vider à nouveau ce bassin d'épuration, le deuxième bateau étant arrivé hier soir.

Nous restons dans un cadre provincial et, étant donné qu'il n'y a qu'une personne décédée, à la famille de laquelle je voudrais exprimer mes plus sincères condoléances, nous ne sommes pas tenus d'organiser une information à l'échelle du pays.

En ce qui concerne les différents moyens mis à la disposition du gouverneur, je vais en reparler en détails. Sur la base d'une rencontre ce matin de deux heures, il n'y a pas de demande complémentaire de moyens, en tant que tels, sur place. Il est fondamental d'avoir une gestion proche de l'événement et bien ancrée avec les services locaux.

Comme vous le savez, il n'y a pas de demande de passer à un autre type de phase.

En ce qui concerne les moyens qui ont été mis en œuvre, je voudrais d'abord remercier les services qui, dès le début, ont travaillé avec une énorme rapidité et une excellente coordination. Je pense aux corps de pompiers de Wetteren et des zones avoisinantes, à la protection civile de Liedekerke, Jabbeke et Brasschaat. Dans les premières heures, il y avait déjà au moins deux cents personnes sur le terrain. La protection civile de Crisnée et d'autres postes au niveau wallon se sont également mobilisées. Je pense également, comme dans toute opération de ce genre, à l'implication majeure des services de santé publique, de la police fédérale. La mobilisation de l'ensemble des zones locales autour de Wetteren a été importante, elles ont aidé à l'évacuation. Au moins trente policiers fédéraux ont été mis à disposition. Le gouverneur sait qu'il aura immédiatement les ressources nécessaires à sa disposition.

Les différents contacts ont été constants et je vais vous expliquer les moyens techniques qui sont mis à

disposition par la protection civile et les pompiers.

Wat de beschrijving van de uitgevoerde opdrachten binnen de Civiele Veiligheid betreft, hebben we een groot aantal technische middelen: de plaatsing van coördinatiecontainers; het organiseren en uitvoeren van metingen; het nemen van stalen van het bluswater, waarvoor de eenheden van Liedekerke, Brasschaat en Jabbeke zorgen; de brandstofbevoorrading met diesel van de wagens en pompen; het voorzien van perslucht; op- en afvoeren van de flessen en hervullen van de flessen voor de eenheden; het ter beschikking stellen van de nodige beschermingsuitrustingen zoals flessen, maskers, en pakken; het vervoer van de bluswaterstalen naar het laboratorium door de eenheid van Liedekerke, met de steun van de deskundigen van BASF; de pompwerken aan de Schelde met de alternatoren van 130 KVA, alsook pompwerken met extra zware pompen om het bezoedelde water uit het opvangbekken over te pompen naar de afvalboot; het afdekken van treinwagons met schuim en het leveren van schuimproduct; de inzet van de turbojet en installatie van een aanvoerlijn van 2,5 km, alsook het in werking stellen van het kuikensysteem door de eenheid van Brasschaat, zoals de vacuümtank. Wat de rioleringen betreft, is er het plaatsen van een riolafsluiting door eenheid Jabbeke; het uitvoeren van metingen in geëvacueerde woningen enzovoort.

We hebben ook een groot aantal specifieke wagens vervoerd, de alternator- en meetwagens, de containervoertuigen, de vacuümpomp, de oplegger en schuimtankwagens.

Nous avons également, au-delà du contact étroit et constant, assuré les contacts ou aidé aux contacts avec les différents autres services, notamment au niveau du gouvernement régional flamand, puisqu'il y a bien évidemment la collecte d'informations des différents services (mobilité, environnement) et les contacts avec le cabinet de Mme la ministre Schauvliege.

Comme vous le savez, dans cette affaire, les pompiers et le gouverneur ont inmanquablement dû prendre les décisions qui s'imposaient. En effet, ce produit chimique est dangereux aussi bien quand il s'enflamme ou explose, avec un risque de catastrophe majeure sur l'ensemble d'un territoire large, que quand il entre en contact avec de l'eau.

La première urgence pour les pompiers et l'ensemble des services de secours, quand ils ont vu qu'au moins deux wagons contenant en grande quantité ce produit chimique étaient en feu, a été de le refroidir. L'objectif n'était pas nécessairement l'extinction du feu, qui peut rester sous contrôle, mais de refroidir immédiatement pour éviter l'explosion.

Une explosion de deux wagons contenant une telle masse de produit chimique aurait été une catastrophe comme on a pu en connaître en Europe ou au Canada, avec une propagation sur un périmètre énorme et qui aurait pu faire un nombre de victimes très élevé. La population tout autour, rien que celle qui a été évacuée, se monte à peu près à 500 personnes. Ce risque majeur était le plus grave et a constitué la priorité des services de secours.

Par après, ils se sont évidemment assurés de la manière par laquelle l'eau possiblement contaminée par le produit devait absolument être maintenue dans ce qu'on appelle le périmètre du bassin d'évacuation, ce qui a été fait. L'eau a été versée dans le bassin d'évacuation qui a lui même été pompé lorsque le bateau est arrivé.

Dès qu'ils se sont aperçus que les égouts pouvaient présenter un risque, ils l'ont analysé avec leurs appareils de métrage. Comme ce produit est plus lourd que l'air, il se maintient dans les égouts. Néanmoins, toutes les mesures de contrôle ont été prises. Dès qu'ils ont constaté que les premières estimations étaient négatives, ils ont aussitôt décidé d'évacuer les rues qui ne se situaient pas dans le périmètre, tout en s'assurant de nettoyer les égouts avec de l'eau non contaminée afin de diriger un maximum de substances vers le container d'évacuation des eaux qui était, bien entendu, entièrement fermé.

Où en sommes-nous pour le moment? Nous observons deux évolutions. Étant donné que certains habitants souhaitaient rentrer chez eux, leurs maisons ont été contrôlées par les pompiers. Les personnes autorisées à regagner leur domicile étaient celles chez qui le mesurage était à zéro. Ce matin, nous avons reçu un appel venant d'un appartement situé en dehors du périmètre évacué. Un mesurage négatif y a été observé. C'est pourquoi la rue a dû être évacuée ce matin. Une centaine de personnes étaient concernées. En tant que tel, le mesurage n'indiquait pas de danger, mais il était supérieur à zéro. Il était indispensable de ne prendre aucun risque et d'imposer immédiatement l'évacuation des lieux, même si les gens ne sont pas tous désireux de s'en aller.

Ensuite, un puits a fait l'objet d'un autre mesurage. Non seulement, il a été fermé et recouvert, mais de plus d'autres initiatives ont été prises en accord avec Aquafin pour neutraliser les émanations.

En tout cas, pour le moment, s'y trouvent les experts en toxicité et analyses biologiques, des diverses firmes privées et du SPF Santé publique, ainsi que de différents corps de pompiers et de la Protection civile, la Protection civile, les divers services de police, un soutien du Centre de crise, constamment sur place depuis le début de l'événement. Surtout à présent se déroulent l'analyse, seconde par seconde, et le mesurage de l'évolution de la situation. C'est pourquoi il nous faut dire que la situation n'est toujours pas stabilisée.

Des équipes sont en plein travail depuis samedi matin. Je voudrais leur rendre hommage. Certains n'ont pas dormi et travaillent avec énormément de motivation et de courage. Cette situation doit absolument être mesurée et contrôlée de la manière la plus stricte, et c'est ce que font les équipes en place. Voilà la situation actuelle.

Le gouverneur qui devait venir vous exposer, point par point, ce qui a été fait, et qui est prêt à vous rencontrer lors d'une prochaine audition, a préféré rester sur place avec les équipes pour assurer le suivi; c'est d'ailleurs ce que je lui ai conseillé. En effet, sa place est là-bas plutôt qu'ici. Il ne s'agissait nullement de mauvaise volonté de sa part et de refus de répondre à vos questions aujourd'hui. Il viendra expliquer dans le détail le déroulement de l'affaire dès que la situation se sera stabilisée.

*Voorzitter: Siegfried Bracke.*

*Président: Siegfried Bracke.*

**01.37 Koenraad Degroote (N-VA):** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerige en volledige uiteenzetting over het verloop van de feiten na de ramp. Ik dank u vooral voor de chronologie, die u hebt belicht, want die chronologie toont aan dat er op zeer korte termijn heel veel nuttig en noodzakelijk werk werd verricht door de hulpdiensten om de ramp te bestrijden en ten bate van de slachtoffers. Ik wil dan ook hulde brengen aan die diensten.

Een minpunt dat geregeld aan bod kwam in de media, was de communicatie. De communicatie zou beter hebben gekund en was op bepaalde punten niet volledig juist. Graag had ik daarover de eindverantwoordelijke aangesproken, de gouverneur. Ik begrijp dat hij ter plaatse moet blijven ten gevolge van nieuwe verwickelingen op het terrein. Ik hoop dat hij de Kamer op een later tijdstip hierover te woord zal kunnen staan.

Een dergelijke situatie brengt reacties teweeg bij de rechtstreekse betrokkenen. Ik kan goed begrijpen dat sommige reacties niet mals zijn. Omwonenden worden immers uit hun gewone situatie weggerukt, zonder zekerheid te hebben over hun terugkeer. Dat doet vragen rijzen en levert soms eigenaardige reacties op. Het is voor de betrokkenen niet eenvoudig.

Wij moeten ons echter ook eens in de plaats stellen van de hulpdiensten. Die hulpdiensten doen al het mogelijke om de noden zo veel mogelijk te lenigen en het gaat dan ook niet op dat men op de hulpdiensten schiet voor het minste dat niet naar wens verloopt. Het is immers niet in de media, maar op het terrein, dat het telt. Daar kan men de slachtoffers dag en nacht helpen, en dat verdient onze waardering.

Er wordt ook gezegd dat de rampenplannen misschien zullen moeten worden bijgestuurd. Uit dergelijke feiten kunnen wij leren of er iets moet worden aangepast, vervolledigd of veranderd.

Ik moet hier ook een kanttekening bij plaatsen, want wij mogen ons geen illusies maken. Rampen zullen altijd blijven gebeuren en ze voorkomen kan men in feite niet. Een rampenplan kan nooit alle situaties oplossen. Dat is totaal onmogelijk. Rampen gebeuren immers op verschillende tijdstippen, op verschillende locaties, in verschillende omstandigheden, in verschillende weersomstandigheden, en met verschillende producten of actoren.

Een volledig rampenplan, dat allesomvattend is, bestaat niet. Maar dat wil niet zeggen dat wij niet moeten leren uit rampen uit het verleden, dat wij niet hoeven bij te sturen. Daarom is de evaluatie zeer belangrijk.

Ik pleit voor een evaluatie, om eruit te leren en eventueel iets te verbeteren, niet om de fout te leggen bij deze of gene. Wat helpt het ons om te zeggen dat de ene heeft gefaald en de andere niet? Dat helpt ons



niet vooruit.

Ik heb de indruk dat het bepaalde media erom te doen is bepaalde fouten te vinden. Daarmee helpt men de slachtoffers niet. Daarmee helpt men de toekomst niet.

Mevrouw de minister, welke opvolging zult u geven aan het dossier? Welke stappen mogen wij verwachten, met als enige bedoeling zo veel mogelijk bij te leren, zodat wij dergelijke rampen nog beter kunnen bestrijden?

De **voorzitter**: Collega-voorzitter Geerts heeft bij de eerste reeks vragen gevraagd om de spreektijd te beperken tot drie minuten. Het zou niet slecht zijn ons ook nu aan die regel te houden.

**01.38** **Éric Thiébaud** (PS): Madame la présidente, je voudrais remercier la ministre pour son exposé très détaillé. Je voudrais également rendre hommage aux personnes qui travaillent encore actuellement, aux pompiers qui se sont avérés très efficaces et qui ont, peut-être, évité des conséquences beaucoup plus graves encore par leur savoir-faire et par la qualité du travail qu'ils ont mené sur le terrain.

Cela dit, nous avons dans ce dossier une impression de chaos en matière de communication de crise. Vous avez clairement expliqué la situation. Dans le cas présent, elle relève de la gestion provinciale, alors que lors de la dernière catastrophe, nous nous situons sur un plan communal. C'est le gouverneur qui a pris cette communication en charge. Mais est-ce bien à lui de communiquer?

Cette communication a été souvent trop rapide. Tout d'abord, il y a eu l'estimation des victimes. On a parlé de deux morts et ensuite, d'un mort. Des propos se sont voulu rassurants sur la non-nécessité d'évacuation, avant de se rendre compte qu'il fallait une évacuation à grande échelle, quand on a appris que l'acrylonitrile dégagait une substance gazeuse au contact de l'eau, avec des propriétés toxiques proches du cyanure. C'était quand même inquiétant!

Des conclusions ont été données sur les causes de l'accident et démenties par les premiers résultats de l'enquête. Je pense qu'on a communiqué beaucoup trop vite en la matière. Ce matin, vous avez parlé d'un problème. Or, dans la presse, on parlait de retour de riverains qui avaient dû évacuer et auxquels on avait donné l'autorisation de rentrer chez eux. Une fois à leur domicile, ils avaient dû de nouveau évacuer, parce qu'on avait retrouvé de vieilles canalisations, par lesquelles avait percolé un gaz toxique, selon la presse. Voilà qui fait également désordre!

On a entendu le gouverneur s'exprimer au JT francophone de 13 h 00, au cours duquel il expliquait qu'il était de son devoir d'informer rapidement la population. Sans doute, mais si la rapidité est une chose, l'exactitude des informations données en est une autre. Il faudrait qu'à l'avenir, on s'assure, lors des communications à la presse et à la population, de l'exactitude des informations que l'on donne. L'image qui a été globalement donnée n'était pas très positive!

Je crois qu'il serait bon d'auditionner le gouverneur, tout en disant qu'il est important qu'il soit sur le terrain aujourd'hui car il est de son devoir de coordonner le travail.

En ce qui concerne le travail qu'il reste à faire, il y a eu des appels aux unités opérationnelles de la protection civile de Brasschaat, Liedekerke, Jabbeke, Ghlin, Crisnée, Libramont. Pourriez-vous faire le point sur ce qu'il reste à faire concrètement?

**01.39** **Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor de zeer uitgebreide uiteenzetting. Ik sluit mij uiteraard aan bij de collega's die vol lof zijn over de reddingsoperaties. De hulpdiensten zijn nog altijd bezig op dit moment: *chapeau*.

CD&V had wel graag even stilgestaan bij twee elementen: de betrokkenheid van brandweerkorpsen bij de rampenbestrijding, enerzijds, en de communicatie, anderzijds.

Ik wil het eerst hebben over de rampenbestrijding.

De praktijk leert ons dat de meeste brandweerkorpsen eigenlijk niet veel ervaring hebben met rampenbestrijding van een dergelijke omvang en met dergelijke risico's. De lokale korpsen beschikken wel over een database met gegevens van chemische stoffen en hoe zij die moeten aanpakken om een nog

grotere ramp of een chemische reactie te vermijden. Daar houdt het eigenlijk ook bij op. Gelukkig maar, zou ik zeggen, want we komen zulke rampen niet zo vaak tegen. De meeste korpsen hebben echter geen ervaring met de bestrijding van dergelijke branden.

In die zin denken wij dat de brandweershervorming, die tot op heden nog altijd grotendeels onuitgevoerd is, op dit vlak een oplossing zou moeten bieden. De minister heeft eerder al te kennen gegeven dat zij in de toekomst de korpsen van de Civiele Bescherming wil betrekken bij de brandweershervorming. Volgens ons zouden dergelijke rampen, met specifieke uitdagingen en risico's, bij voorkeur een taak moeten zijn van een bovenlokaal korps, dat ertoe is georganiseerd om op die risico's te kunnen inspelen en anticiperen. Het zijn immers uitzonderlijke omstandigheden en het heeft geen zin dat elk lokaal brandweerkorps zijn eigen materiaal aanschaft. Het zou goed zijn mocht een georganiseerd korps op bovenlokaal niveau efficiënt kunnen worden ingezet, dat de zaak onmiddellijk juist kan aanpakken.

Een tweede punt betreft de communicatie.

De vraag rijst of de onervarenheid van de nieuwe gouverneur van Oost-Vlaanderen op het vlak van rampenplanning een factor is geweest in de verwarrende communicatie rond deze gebeurtenis. Het moet immers gezegd worden dat de vaak tegenstrijdige berichten gezorgd hebben voor een heel onzekere aanpak van de ramp. Zo moeten wij bijvoorbeeld de vraag stellen of het wel de juiste beslissing is geweest om de geëvacueerde mensen terug naar huis te laten gaan, terwijl daarna opnieuw problemen zijn opgedoken. Ook de tegenstrijdigheden over de giftigheid van de stoffen en de manier waarop die moesten worden behandeld, heeft heel wat verwarring gezaaid.

De vraag rijst dus of het de taak is van een gouverneur om het aanspreekpunt te zijn dat zo'n gespecialiseerde informatie de wereld instuurt. Is het niet beter dat er een centraal aanspreekpunt met kennis van zaken komt, dat de nodige instructies en aanbevelingen aan de gouverneur, de burgemeester of zelfs aan lokale brandweercommandanten kan geven?

Tot slot, wil ik het nog hebben over de evaluatie. Het is hier al gezegd dat de evaluatie van groot belang is. Willen wij dergelijke situaties beter aanpakken in de toekomst, dan moet er van elke schakel in de veiligheidsketen een evaluatie worden gemaakt, om na te gaan waar bepaalde zaken moeten worden gewijzigd of extra middelen moeten worden ingezet.

En wat nu? Wat met de toekomst en de eventuele toekomstige gezondheidsrisico's in de geëvacueerde gebieden? Wie volgt dat verder op? Wie zal hieromtrent metingen uitvoeren, als er zich eventueel gevolgen manifesteren bij melkvee en andere zaken in die gebieden? Kunt u duidelijk maken wie dat voort zal opvolgen en hierover zal communiceren?

Ik dank u voor uw antwoord op mijn vragen, mevrouw de minister.

**01.40 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le président, madame la ministre, à l'instar de mes collègues, je vous remercie pour vos explications détaillées tant sur le cadre légal que sur le déroulement des faits.

Cela dit, je partage l'analyse de mon collègue, Éric Thiébaud, pour ce qui concerne la gestion de la communication de crise qui apparaît être assez chaotique. Il faudra donc tirer tous les enseignements de cette communication. En effet, selon les informations, des zones qui avaient été évacuées, avant de redevenir accessibles à leurs habitants, ont dû, une nouvelle fois, être évacuées. Des informations complémentaires devraient être données à ce sujet. Dans le cadre de l'évaluation de la gestion de la crise et de la communication, aurez-vous, madame la ministre, votre mot à dire quant à la manière dont les services ont fonctionné?

Je me pose également des questions quant aux risques à moyen et long terme en termes de pollution et de santé publique. En effet, il a été demandé aux habitants de ne pas consommer les aliments qui n'étaient pas conservés dans leur frigo, ni les fruits et légumes cultivés dans leur jardin. Il existe donc des risques importants. Combien de temps ces risques vont-ils perdurer?

Je sais que cette question ne relève pas de votre ressort, madame la ministre, mais pouvez-vous me dire si la Santé publique compte faire poursuivre les analyses? En outre, il semble que le produit incriminé puisse se poser sur les tissus, etc. Une analyse de risques sera-telle réalisée sur les effets à moyen et long terme de cette pollution?

Nous sommes également interpellés par la situation des pompiers auxquels vous avez d'ailleurs rendu hommage. Une réforme a été votée, il y a plusieurs années. Elle doit encore être mise en œuvre. Hier, dans la presse, le commandant Gilbert a rappelé toute une série de priorités et fait des propositions notamment en matière de gestion de catastrophe avec présence de produits hautement toxiques. Ces propositions peuvent-elles être prises en compte d'autant que certaines d'entre elles figurent dans la déclaration gouvernementale? Malgré le cadre budgétaire très serré va-t-on pouvoir donner plus de moyens aux corps de pompiers?

**01.41 Karin Temmerman (sp.a):** Ik wil hulde brengen aan alle mensen die sinds zaterdagochtend in de weer zijn en blijkbaar nog steeds in de weer moeten zijn om de mensen bij te staan. Lofbetuigingen aan het adres van de hulpdiensten zijn echt wel gepast.

Verschillende collega's hebben al gezegd dat we moeten toegeven dat een en ander is misgelopen. Ik wijs niemand met de vinger. Gelukkig worden we niet elke dag met zulke rampen geconfronteerd. Het is niet evident om de gevolgen van dit treinongeval meteen in te schatten. Het is wel duidelijk dat de gevolgen onderschat zijn. We moeten eruit leren. Onze rampenplannen moeten daarop worden afgestemd, zodat de coördinatie in de toekomst beter kan.

Mevrouw de minister, kunt u een stand van zaken geven? Zijn er indicaties over de milieugevolgen? Heeft u een overzicht van de metingen in Wetteren en in de ruime omgeving? Wat wordt er precies gemeten? Wat wordt er onderzocht? Ik heb het niet alleen over de metingen in de huizen, maar ook in het milieu, het grondwater en het Scheldewater.

Kunt u een toelichting geven bij de beslissing om het vervuilde bluswater toch in de Schelde te lozen? Men wachtte blijkbaar op een schip, al kan ik me niet voorstellen dat men niet had uitgerekend hoelang het zou duren vooraleer het ter plaatse was. Men had dan toch moeten weten dat het schip te laat zou komen, en men dus iets anders moest voorzien?

Ten tweede, moeten we nagaan hoe we de coördinatie van zulke rampen in de toekomst kunnen verbeteren. Wie maakt deel uit van zo'n coördinatiecomité?

Na melding van een ongeval treedt het rampenplan in werking. Pas in een latere fase ontdekt men met welke ramp men te maken heeft. Zoals mijn collega's ook al hebben aangegeven, wordt het stilaan duidelijk dat het een kleine milieuramp is. Dat heeft men begrijpelijkerwijs niet meteen beseft, maar van zodra die waarheid doordringt moet het coördinatiecomité toch van samenstelling kunnen wijzigen, bijvoorbeeld door er een chemicus in op te nemen? Kunt u ons daarover duidelijkheid verschaffen?

Hoe worden de plaatselijke autoriteiten geïnformeerd? U vermeldde het uur waarop de burgemeester werd verwittigd. Ik denk aan de plaatselijke politie, maar ook aan de "plaatselijke vorm van hulpdiensten", zoals ik ze zal noemen. Ik heb onder andere telefoon gekregen van een mutualiteit, die aangaf dat zij dagelijks bij een zwaar gehandicapte persoon langsging. De betrokkene woont niet in de perimeter, maar de mutualiteit kon niet naar hem toe gaan. Om er te raken, moest de mutualiteit wel door de perimeter en zij mocht de perimeter niet binnen. Zij geraakte dus niet bij de betrokken persoon.

Er zou in het rampenplan dus ook een lijst moeten worden opgemaakt aan de hand waarvan kan worden nagegaan welke andere hulpdiensten die bij mensen langsgaan, moeten worden bereikt en gecontacteerd om zulke gevallen te vermijden.

Tussen haakjes, de man in kwestie lag nog steeds in zijn bed. Hij is doof en had niets gehoord van het probleem. Het was dus hoog tijd dat de verzorgende dienst van de mutualiteit bij hem kon komen.

Mevrouw de minister, er is hier al verwezen naar de communicatie en de coördinatie van de communicatie. Ook op het vlak van de communicatie moeten wij leren op welke manier de bevolking op de hoogte wordt gebracht.

Er zijn heel veel klachten. Zoals hier reeds is gesteld, is het normaal dat het voor mensen die hun huis moeten verlaten, niet evident is. Daarna wordt medegedeeld dat zij terug naar huis mogen. Eigenlijk was het nog veel erger. Op het eerste moment werd gemeld dat ramen en deuren dicht moesten en dat het huis niet mocht worden verlaten. Het volgende moment werd medegedeeld dat het huis zo snel mogelijk moest

worden verlaten. Daarna werd gemeld dat zij terug naar huis mochten. Ten slotte, werd opnieuw opgeroepen om zo snel mogelijk het huis te verlaten.

Ik kan begrijpen dat op dat moment het vertrouwen van de betrokkenen in de communicatie die hen wordt gegeven, enigszins wordt geschaad. Ik herhaal dat ik hier zeker niet de hulpdiensten met de vinger wil wijzen. Ik begrijp ook dat er op bepaalde momenten evoluties in de ramp zijn, waardoor andere beslissingen moeten worden genomen. Niettemin kon de coördinatie beter. Er werden ook tegenstrijdige berichten gegeven.

Mijnheer de voorzitter, ik ben aan mijn vragen bezig. Ik heb bijna geen inleiding gegeven. Vallen de vragen ook binnen de spreektijd van drie minuten?

Mevrouw de minister, kan u verduidelijken op welke manier in het vervolg de communicatie veel beter zou kunnen worden gecoördineerd?

**01.42 Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le président, je remercie la ministre pour son exposé très précis. Je m'associe également à mes collègues pour remercier les services de secours et de police. J'ai vécu l'accident ferroviaire de Godinne en tant que président de cette zone de police et je peux vous dire que ce sont des gens très courageux et très professionnels, qui travaillent dans l'intérêt général de la population.

Je regrette l'absence du gouverneur aujourd'hui, même si je comprends bien que sa place soit à côté des différentes équipes. Je souhaite néanmoins qu'on puisse l'inviter prochainement dans notre commission. Comme la ministre l'a indiqué, il s'agit d'un plan provincial et, comme mes collègues, je pense qu'il y a eu quelques soucis de communication. Ceci se passe donc sous la responsabilité du gouverneur, raison pour laquelle je souhaite que nous puissions l'entendre le plus rapidement possible.

**01.43 Bart Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, gelet op het korte tijdsbestek dat ons is toebedeeld, zal ik proberen onmiddellijk tot de essentie te komen. Ik wil evenwel eerst mijn medeleven betuigen aan de slachtoffers en hulde brengen aan alle hulpverleners die nu al vele dagen op het terrein aan het zorgen zijn voor de veiligheid van de mensen die werden getroffen door deze ramp.

Mijnheer de voorzitter, wij houden deze bespreking terwijl de ramp zich nog aan het voltrekken is en de gevolgen ervan nog bestreden moeten worden. Het allerbelangrijkste is nu dat op het terrein alles in het werk wordt gesteld om de volksgezondheid alsook de veiligheid te garanderen. Vanuit dat perspectief heb ik heel veel begrip voor het feit dat de gouverneur thans niet aanwezig kan zijn. Hij coördineert de werkzaamheden op het terrein, deelt de opdrachten uit en zorgt ervoor dat ter plekke het maximale wordt gedaan voor de veiligheid van de burgers.

Ik hoop dan ook, mevrouw de minister, dat u de zaken vanuit uw bevoegdheid zeer nauw blijft opvolgen, zoals dat bleek uit uw uiteenzetting. Ik hoop dat u verder ondersteuning zult bieden waar nodig. Het is onze allereerste opdracht nu te zorgen voor de veiligheid.

Dit gezegd zijnde, ik heb zelf 13 jaar ervaring als burgemeester. Een gouverneur is eigenlijk iemand die in dezelfde situatie zit. Het belangrijkste wat een burgemeester of een gouverneur moet doen, is zorgen voor de veiligheid en de volksgezondheid. Wanneer die in het gedrang komen, komt hij sterk in beeld. Rampen kunnen altijd gebeuren. Het is hun taak om de hulpverlening goed te coördineren en de gevolgen zo klein mogelijk te proberen houden door zo accuraat mogelijk op te treden op het terrein.

Dat is de belangrijkste taak, maar het is ook de moeilijkste taak. Ook met het beste rampenplan en met de beste voorbereiding — ik ben zelf een paar keer geconfronteerd met lokale rampen, dus ik heb ervaring met rampenplannen — is het coördineren van een ramp zoals in Wetteren een bijzonder moeilijke aangelegenheid. Wie daar eenduidig of simplistisch over praat, en al te snel zeg dat hij of zij het in die situatie beter had kunnen doen, gaat volgens mij kort door de bocht.

Ik wil dus genuanceerd en voorzichtig zijn, en zeker niet overhaast conclusies trekken. Wij kunnen ons echter niet van de indruk ontdoen dat zowel wat de coördinatie als de communicatie betreft, wij in de komende dagen en weken diepgaand zullen moeten nagaan wat er precies gebeurd is. Daar kunnen wij niet buiten. Dat heb ik horen zeggen door zowel leden van de meerderheid als van de oppositie.

In zo'n crisissituatie is het allerbelangrijkste dat een overheid die dan optreedt, vertrouwen uitstraalt,

zekerheid biedt, mensen kan geruststellen, op een goede manier risico's inschat en die maximaal vermijdt. Als perimeters moeten worden verlegd, als mensen moeten worden geëvacueerd, terug naar hun huis gaan en terug moeten worden geëvacueerd, als op een zeker moment verantwoordelijkheden worden gelegd die men later moet terugtrekken, als men onduidelijk is over welk materiaal en welke producten er zijn gebruikt, of men daarmee juist is omgegaan of niet, dan roept dat vragen op. Vragen die misschien allemaal kunnen worden verhelderd en verduidelijkt, maar die in de context van de ramp, minstens op het vlak van de communicatie, de komende dagen en weken voor een dieper onderzoek aan onze commissie moeten worden voorgelegd.

Mevrouw de minister, er blijken toch wel ernstige ecologische problemen te rijzen en problemen van volksgezondheid. De problemen zijn op dit moment nog niet 100 % onder controle. Wij hebben te maken met een dodelijk gif. Er worden nog concentraties vastgesteld die zes tot zeven keer boven het levensgevaar gaan. Wij horen dat mensen wekenlang uit hun woning zullen moeten blijven. Dat zijn dingen die gebeuren. Mevrouw de minister, is er dan geen nood aan opschaling, wegens de ecologische dimensie, de langdurigheid van de problematiek rond volksgezondheid en omdat mensen weken uit hun woning zullen moeten blijven?

Het KB laat opschaling in de rampenplannen toe om de zaak op een hoger niveau te tillen en daardoor met nog meer experts aanwezig te zijn.

Een ramp evolueert. Mevrouw Temmerman heeft dat gezegd. Inderdaad, bij een ramp die evolueert moet de communicatie noodzakelijkerwijs ook evolueren. Ik maak geen proces; ik stel vast en ik doe een oproep. De partiële berichten die ons bereiken wijzen er immers niet op dat men de crisis op het terrein volledig onder controle heeft. Wij moeten ervoor opletten de vertrouwensband met de slachtoffers niet te doorbreken. Ik denk dat er nood is aan een eenduidige, heldere en vertrouwenswekkende communicatie met de mensen in Wetteren.

Mevrouw de minister, u kunt dit beter inschatten dan een Parlements lid. Als een ramp lokaal te groot wordt, komt de gouverneur in beeld. Als een ramp een bepaalde dimensie krijgt, kan de minister in beeld komen. Overweegt u om hetzij een vooralarm van fase 4 in te roepen, hetzij het rampenplan op te schalen om op die manier een versterkte context te kunnen bieden in de aanpak van de ramp die zich voltrekt in Wetteren?

**01.44** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw gedetailleerde uiteenzetting. Het was goed om die chronologie te krijgen.

Ik breng meteen ook hulde aan de hulpdiensten die in moeilijke en gevaarlijke omstandigheden hebben gewerkt, gelet ook op de gebrekkige communicatie, en zich hebben blootgesteld aan risico's.

Ik heb het ook gezegd aan de minister en staatssecretaris alvorens u hier aanwezig was, wij worden niet enkel geconfronteerd met een grote treinramp, maar stilaan ook met een ernstige milieuramp met gevolgen. De toxische stof blijft in de grond, kan doordringen in het grondwater en in de voedselketen terechtkomen. Daarbij rijzen heel wat vragen. Wij zullen de focus moeten verruimen naar opvolging en verder onderzoek.

Mevrouw de minister, ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat het rampenplan zoals het in de praktijk werd uitgevoerd, heeft gefaald. Ik som een aantal elementen op.

Ten eerste, dat een persoon overleden is en anderen werden gewond, kwam niet door het ongeval zelf, maar pas daarna, doordat bluswater of afkoelingswater in de riolering is beland. Daar ontwikkelden zich giftige stoffen die de huizen binnendrongen. Hier rijst meteen de vraag of dit niet te voorzien is bij een dergelijke ramp? Weet men niet dat dit kan gebeuren en dat men daarvoor maatregelen moet nemen? Ik weet het niet, maar ik stel u de vraag. Dit is werk voor specialisten.

Ten tweede, zondagnamiddag hoorde ik dat op een bepaald moment het giftige bluswater werd geloosd in de Schelde. Ik vind dit bijzonder bizar. Wil dit zeggen dat men het water niet voldoende heeft kunnen bufferen? Men wachtte blijkbaar op een Nederlandse boot die weet ik veel vanwaar moest komen, terwijl ik verneem dat er in de haven van Gent boten zijn die hetzelfde kunnen doen. Daar liggen boten die ook dat giftige water kunnen opvangen. Desnoods kan men zelfs tankwagens opvorderen om die te vullen als dat bassin overloopt. Toch besliste men om gewoon te lozen in de Schelde en de mensen te verbieden nog te vissen of aan watersport te doen. Die keuze roept vragen op. Waarom werd die keuze gemaakt en wie heeft die beslissing genomen? Gebeurde dat in overleg met de Vlaamse administratie, in deze materie bevoegd

voor de kwaliteit van het water?

Ten derde, het dodelijk slachtoffer dat de betreurden is, is gevallen buiten de perimeter. Ik ben geen specialist en stel mij de vraag wat er dan verkeerd was met betrekking tot de perimeter. Als een perimeter wordt afgebakend, betekent dit dat er binnen de perimeter gevaar dreigt, terwijl er buiten de perimeter geen gevaar is. Als er buiten de perimeter gevaar is, dan moet de perimeter vergroot worden. Toch viel er een dode buiten de perimeter. Toch worden er vanmorgen, zoals u daarnet zei, opnieuw waarden gemeten die te hoog zijn buiten de perimeter. Daarom vraag ik mij af hoe de perimeter tot stand is gekomen. Werd een inschattingsfout gemaakt bij de afbakening van die perimeter?

Ten vierde, ik kom nu tot de verstrekte informatie. Ik hoorde de gouverneur zaterdag op een bepaald moment verklaren dat er geen gevaar was voor mens en dier. Op het ogenblik dat hij dat zei, was er een persoon overleden in zijn woning. Vervolgens wordt meegedeeld dat er twee personen overleden zijn, terwijl het even later om één persoon blijkt te gaan. Op welke manier werd hier gecommuniceerd en op basis van welke informatie?

Inzake communicatie hebben collega's ook al gewezen op de vraag aan de bevolking om ramen en deuren te sluiten. Achteraf blijkt dat precies het sluiten van ramen en deuren een probleem vormde, omdat de giftige stoffen binnenkwamen via leidingen van onder meer het toilet, waarbij het openen van de deuren misschien wel levensreddend geweest zou zijn.

Het is natuurlijk gemakkelijk om dat achteraf vast te stellen. Ik geef echter een lijst van zaken die fout gelopen zijn. Wij moeten ons afvragen of dat, in een degelijke uitvoering van een rampenplan, geen inschatbare risico's zijn. Als dat niet geweten is of als men twijfelt, waarom wordt de perimeter dan niet verruimd of waarom wordt niet opgeroepen tot een bredere evacuatie, al is het preventief?

Vandaag las ik in *De Standaard* het verhaal van mensen die belden naar het crisiscentrum en die te horen kregen dat zij terug naar huis konden omdat de zone wit geworden was. Bij hun terugkomst zagen zij geen burens in de straat, waarop zij besloten om het crisiscentrum terug te contacteren. In paniek wordt hen meegedeeld dat zij niet thuis mochten zijn omdat de zone toch weer rood geworden was. Vervolgens werd ze weer wit enzovoort. Ik weet niet of dat verhaal waar is, maar het stond in de krant en het roept alweer vragen op. Zo zag ik ook een journalist van de VRT zaterdagavond in Wetteren aan een persoon de vraag stellen wat hij daar deed, omdat hij daar niet mocht zijn, want hij stond binnen de perimeter. Er konden dus blijkbaar toch mensen de perimeter in. Er werden wel politiemensen opgeroepen, ook van de reserve, maar er konden wel mensen binnen de perimeter komen. Daarover kunnen wij ons heel wat vragen stellen.

Als conclusie stel ik daarom dat ik de indruk heb dat het rampenplan heeft gefaald. Ofwel is het rampenplan op zich kaduuk en bevat het gebreken, maar dat geloof ik eigenlijk niet. Ofwel is het rampenplan in orde, maar is er bij de uitvoering een en ander fout gelopen.

Mevrouw de minister, ik denk dat het van het grootste belang is dat daarnaar zeer grondig onderzoek wordt gevoerd. Het gaat er niet om schuldigen te zoeken of verantwoordelijkheden vast te leggen, al zullen wij dat uiteindelijk toch moeten doen.

Ik vind het verbazend dat sommigen al meteen oproepen om zeker geen verantwoordelijkheden vast te leggen en geen schuldigen te zoeken, terwijl zij normaal altijd de eersten zijn om dat wel te doen en bijvoorbeeld bij de eersten waren om te stellen dat het ongeval te wijten was aan een slecht werkende wissel.

De vraag is welke wissel het meest problematisch is geweest in deze. Ofwel is het rampenplan zelf problematisch, ofwel is het de uitvoering ervan.

Mevrouw de minister, ik meen dat het noodzakelijk is om het rampenplan voor dergelijke incidenten zeer grondig te analyseren en, met de ervaring die is opgedaan, het eventueel bij te stellen.

Ten tweede, er moet een onafhankelijk onderzoek worden ingesteld naar de wijze waarop de hele situatie werd aangepakt zodat wij daaruit lessen kunnen trekken.

Ten derde, de medische problemen die er op termijn kunnen zijn moeten worden opgevolgd, evenals de gevolgen voor de volksgezondheid, het voedsel en dergelijke. Dit vergt een grondige analyse.

Ten vierde, ik sluit mij volledig aan bij collega Somers als hij stelt dat dit op een hoger niveau moet worden getild. U hebt bij het begin uitgelegd dat categorie 4 normaal niet in aanmerking moet komen. Een van de criteria was echter dat het een bepaald niveau overstijgt, ook qua inzet van middelen. Ik meen dus dat moet worden gekeken of men dit mogelijks op een hoger niveau kan tillen om daar met een bredere equipe met veel ervaring de situatie aan te pakken. Ik meen immers dat het geloof van de burger in elke raad of in elk bevel dat nu wordt gegeven ernstig onder druk staat. Dat is verschrikkelijk.

Het dringendste en belangrijkste dat nu moet gebeuren is opnieuw vertrouwen, leiding en duidelijke richtlijnen geven.

**01.45 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de minister, ik wil nogmaals mijn lof uitspreken voor de hulpdiensten die niet sinds zaterdagavond, zoals mevrouw Temmerman zei, maar in feite al sedert zaterdagochtend in de weer zijn om de bevolking en zowel de slachtoffers als de nabestaanden, de nodige ondersteuning te bieden.

Communicatie is in feite de achilleshiel van heel deze problematiek. Ik betreur het dat uw uiteenzetting quasi volledig in het Frans was, terwijl de slachtoffers, de nabestaanden en de hulpdiensten die er actief zijn, allemaal Nederlandstalig zijn. Communicatie, ook door u, mevrouw de minister, zou van het nodige medeleven blijken mogen geven.

Als ik het heb over communicatie, heb ik het over het gebrek aan communicatie en verkeerde of laattijdige communicatie.

Bij het gebrek aan communicatie denk ik bijvoorbeeld aan de werking van de dienst slachtofferhulp. Dat werd de voorbije 24 uur nogmaals pijnlijk aangetoond.

Gisteravond verwees professor Vermeersch in *Reyers Laat* naar het feit dat er geen werk werd gemaakt van een eenvoudig kaartje met de getroffen straten en wijken voor communicatie via de media, al heeft één nieuwssite het vandaag toch gedaan. Andere omwonenden in Wetteren hadden dus geen zicht op de getroffen straten, noch antwoord op de vragen waar ze nog terecht kunnen, wat nog bereikbaar is en wat niet.

Hetzelfde geldt voor de communicatie met de omliggende gemeenten. Er werd gecommuniceerd met de bewoners van Wetteren maar rondom Wetteren zijn er ook nog gemeenten. Ook daar zijn er tal van vragen en onzekerheden.

Als het gaat over verkeerd communiceren, gaat het bijvoorbeeld ook over de verklaring van de gouverneur die zei dat er geen gevaar was voor de bevolking. De nieuwe gouverneur kon misschien niet bogen op veel ervaring, maar helaas hebben rampen als deze niet de tijd om te wachten tot de gouverneur wel die ervaring heeft.

Er is ook de communicatie met de hulpdiensten. Er moet zekerheid zijn dat de hulpdiensten tijdig en volledig werden geïnformeerd over de wijze waarop zij moesten omgaan met de ramp.

Een ander aspect met betrekking tot laattijdig communiceren gaat over de bepaling van de perimeter en het vergroten van die perimeter. Ook ter zake werden wij op zeer noodlottige wijze geconfronteerd met een laattijdige communicatie.

Een ander aspect – en dit verwondert mij toch anno 2013 – is hoe men is omgegaan met het bluswater en het koelwater. Dat kwam toch zeer amateuristisch over. Wij vernemen nu dat in Wetteren tien ploegen bezig zijn met een meettoestel. Nu blijkt dat het gaat om alle meettoestellen in België, er is dus geen enkel ander meettoestel meer beschikbaar. Men heeft er nog besteld in Denemarken. Het is toch hallucinant om anno 2013 te moeten vaststellen dat men slechts een beperkt aantal meettoestellen heeft voor dergelijke ramp. En we spreken dan nog niet over een nationale ramp. Men heeft slechts tien meettoestellen om die problematiek aan te pakken. Ik vind dat toch hallucinant anno 2013.

Mevrouw de minister, u sprak over een aanpassing van de rampenplannen. In welke zin zal dat juist gebeuren? Op welke punten heeft het rampenplan gefaald?

Wij moeten daar zeker ook de rol van de gouverneur bij betrekken, met uitspraken als “er zijn geen foute beslissingen genomen,” “de familie van het dodelijk slachtoffer mag geen foute informatie rondstroomen” en “de Nederlandse machinist treft geen schuld”. Het gebrek aan ervaring is bijzonder noodlottig geweest vandaag bij de aanpak van de ramp.

Wanneer wij verwijzen naar de noodplannen voor Seveso-bedrijven, dan is dat allemaal goed en wel voor de producten die zich in dergelijke bedrijven bevinden, maar die gevaarlijke stoffen worden op de een of andere manier ook vervoerd naar die bedrijven of afgevoerd, ook via treinen en vrachtwagens. Misschien moet men eens de hele problematiek van de Seveso-plannen aanpakken.

Ik kom tot mijn laatste vraag. Wat de NMBS betreft, gaf men de indruk dat al het nodige gedaan werd en dat de NMBS goed gecommuniceerd heeft. In hoeverre komt u ook zelf tot de vaststelling dat de NMBS-Groep de hulpdiensten en de betrokken diensten volledig en tijdig heeft geïnformeerd?

**01.46 Karel Uyttersprot (N-VA):** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw boeiende uiteenzetting.

De hulpdiensten hebben inderdaad in moeilijke omstandigheden gewerkt. Geen enkele calamiteit is gelijk aan een andere. Een uniform draaiboek daarvoor bestaat niet. Dat bevestigen de hulpdiensten zelf. Als ik het goed begrijp, zijn er op dit ogenblik nog drie personen gehospitaliseerd. Een honderdtal personen verblijft in Mariagaard. Een aantal personen mocht onder begeleiding naar huis.

Gisteren ontmoette ik een dame die mij zei dat zij niet wist of haar huis er nog staat of hoe het eruitziet. Zij zei dat zij niets meer had. Vanmorgen belde zij mij terug. Daarmee wil ik erop wijzen dat het soms om eenvoudige zaken gaat. Zij mocht gisteravond nog, onder begeleiding van de Civiele Bescherming, naar huis gaan. Zij mocht er wat kleren halen en wat spullen die zij onmiddellijk nodig had. Vanmorgen vertelde ze mij dat zij heel gelukkig was dat haar huis er nog stond en dat zij dat mocht doen. Daarmee wil ik aandacht vragen voor de nazorg en de menselijke aspecten, mevrouw de minister.

Die nazorg kan bijvoorbeeld ook in de vorm van een callcenter. De prangende vraag van de omwonenden is namelijk wanneer zij naar huis mogen en hoeveel dagen of weken nog? Zij willen ook weten of zij al dan niet nog bloed- en urinestalen moeten laten nemen. Moeten zij wachten op bepaalde symptomen? Wat gebeurt er met de materiële zaken? Ik kreeg een mail van een buurman. Hij vroeg mij wat hij met de groenten en het fruit uit zijn tuin moet doen. Mag hij dat gebruiken? Binnen welke perimeter mogen die al dan niet gebruikt worden? Dat zijn dus milieuzaken. Een grondige analyse is inderdaad nodig.

Ik kom tot mijn laatste vraag, mevrouw de minister. Er staat een brandweershervorming op stapel. Als die al voltooid was geweest, zou de ramp dan anders aangepakt zijn? Wat is uw oordeel daarover?

**01.47 Peter Dedecker (N-VA):** Zoals eerder ook al gezegd, breng ik hulde aan al wie daar sinds zaterdagochtend dag in, dag uit, in weer en wind, in alle mogelijke omstandigheden, zijn uiterste best doet om de gevolgen voor de omwonenden te beperken.

Niemand hier zal de complexiteit van de ramp ontkennen. Er is daar een bom op wielen, die niet zomaar ontploft, maar die zachtjes zijn gif in de omgeving verspreidt.

Het is een immens complex verhaal. Er zijn problemen opgedoken door tal van wisselende omstandigheden. Als de windrichting verandert, veranderen de omstandigheden. Als er blus- en koelwater in de riolen verzeild raakt, veranderen de omstandigheden.

Niemand zal de problemen ontkennen met betrekking tot de communicatie daar. Ik denk dat dat duidelijk is.

Collega Somers, ik denk dat er hier inderdaad een onderzoek nodig is naar wat er is misgegaan. Wij moeten in alle objectiviteit nagaan wat er is foutgelopen. Wij moeten onderzoeken waar het rampenplan eventueel heeft gefaald en waar het kan worden bijgestuurd. Die oefeningen moeten wij zeker doen.

Er is echter een zaak die ik er zwaar over vind. Men kijkt naar ervaring.

**01.48 Karin Temmerman (sp.a):** Sommigen.



**01.49 Peter Dedecker** (N-VA): Inderdaad, sommigen. Dat klopt. U hebt dat niet gezegd. Iemand anders heeft dat gezegd.

Men kijkt naar ervaring. Het gaat niet om ervaring. Het is niet zomaar iemand die de beslissingen neemt en de communicatie voert. Men doet dat op basis van informatie die men van een heel team specialisten krijgt, mensen van de Civiele Bescherming, de leiding van de brandweer en de politie, chemici. Het gaat om groepsbeslissingen. Men doet dat in een team.

Wie hier meent op de kap van de slachtoffers een politiek spelletje te moeten spelen en te spreken over ondoordachte wissels, collega Van Hecke, ik vind dat beneden alle peil. (*Samenspraak op de banken*)

Men speelt hier zomaar op de man, terwijl men nog niet eens zicht heeft op de feiten en men maar al te goed beseft dat het hier over een team gaat.

Wij moeten de zaken in alle openheid onderzoeken, maar de manier waarop men hier al onmiddellijk iemand met de vinger wijst, is er voor mij zwaar over.

Voor alle duidelijkheid nogmaals, een onderzoek is nodig. Wij zullen elke vorm van onderzoek steunen.

Als men een parlementaire onderzoekscommissie wil oprichten, maakt het ons niet uit. Wij zullen elk onderzoek ter zake steunen.

**01.50 Karin Temmerman** (sp.a): Tot nu toe was het hier een zeer sereen debat.

**01.51 Peter Dedecker** (N-VA): Tot de uiteenzetting van de heer Van Hecke. U mag daar niet flauw over doen. Ik denk dat dat wel duidelijk was.

Collega's, onze steun voor een onderzoek is er. Dat is duidelijk.

**01.52 Bart Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, er moeten op dit moment mensen worden geëvacueerd of ze zijn reeds geëvacueerd. Wij hebben tot nu toe een sereen debat gevoerd over een moeilijk thema waar evident ook verantwoordelijkheden in beeld komen. Ik vind dat iedereen hierover met de grootste terughoudendheid heeft gepraat.

Ik zou de collega willen vragen om die toon te behouden. Ik meen dat wij enkel respect kunnen verdienen van de bevolking als wij ons ook respectvol gedragen in het Parlement op een moment dat er nog een ramp bezig is.

Collega van de N-VA, ik betreur dat men begint te polariseren op een moment dat alle partijen op een genuanceerde en terughoudende manier, en met waardigheid, tussenkomen in het debat. Ik vind het nu niet het moment om te polariseren. Nadien kunnen we bekijken wat er al dan niet fout is gelopen. Ik zou echter willen vragen om een ernstige en waardige toon te bewaren op een moment dat mensen in Wetteren niet in hun huis kunnen en er nog veiligheidsrisico's zijn.

De **voorzitter**: Collega's, op dit punt kan ik alleen nog het woord verlenen aan de heer Dedecker voor een wederwoord. Daarna, keren we terug naar de agenda.

**01.53 Peter Dedecker** (N-VA): Ik kan inderdaad alleen maar betreuren dat de sereniteit van deze vergadering werd gestoord door iemand die meent een politiek spelletje te moeten spelen en te alluderen op een ambtswissel, op een moment dat er mensen zijn die nog in coma liggen, anderen in het ziekenhuis liggen en nog anderen niet weten wanneer zij terug naar huis zullen kunnen.

Ik betreur inderdaad dat men meent direct te moeten kijken naar een persoon in plaats van het onderzoek af te wachten.

**01.54 David Geerts** (sp.a): Ik betreur dit laatste opstootje. Ik meen dat wij er in de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid in geslaagd zijn een sereen debat te voeren over dit thema naar aanleiding van het ongeval in Buizingen. Jammer genoeg was het aantal slachtoffers daar overigens veel groter. Ik stel voor om die draad opnieuw op te pikken en dit laatste incident te vergeten.

Ik ga even kort antwoorden op de vraag van de heer Bastin in verband met de gouverneur. Ik heb vandaag reeds gezegd dat de gouverneur zich terecht heeft verontschuldigd voor deze vergadering. Hij is meer nodig ter plaatse om de coördinatie op zich te nemen. Ik meen dat wij daarvoor alle begrip moeten tonen. Wij zullen de gouverneur op een later tijdstip naar hier vragen.

Wat de communicatie betreft, meen ik dat het zeer moeilijk is om te communiceren in wisselende omstandigheden. Ik meen dat mensen geruststellen de bottom line moet zijn en hen niet nodeloos ongerust te maken. Ook al veranderen de omstandigheden, dan nog moet men zeer voorzichtig zijn met wat men communiceert en welke pistes men onderzoekt. Dit verklaart volgens mij de terughoudendheid die zowel minister Labille als staatssecretaris Wathelet vandaag aan de dag hebben gelegd omtrent de mogelijke oorzaken. Ik meen dat wij die lijn nog even moeten aanhouden.

Ik heb nog een zeer concrete vraag aan mevrouw Milquet. Staatssecretaris Wathelet heeft gezegd dat een kwartier na het ongeval iedereen op de hoogte was van de inhoud van de treinwagon. Er is een fiche opgemaakt die aan Infrabel bezorgd werd. Infrabel heeft die doorgegeven aan de diensten van de FOD. De diensten van de FOD hebben die informatie onmiddellijk doorgegeven aan Binnenlandse Zaken.

Men was er dus van op de hoogte dat het product acrylonitril aanwezig was. Vandaag lees ik in de krant dat er een MSDS, een material safety data sheet, bestaat. Die zou dan toch bekend moeten zijn bij de hulpdiensten? De korte samenvatting verklaart wat die stof precies is. Daarop staat: vermijd contact met hitte en water; vermijd ook dat het product in de riolering, kelders of gesloten ruimtes terechtkomt; dijk indien nodig in. Dat staat zo op de fiche en zou een half uur na het ongeval eigenlijk bekend moeten zijn.

Daarom vraag ik mij af of er in de communicatie iets misgelopen is met de informatiedoorstroming. Klopt het niet dat dit gekend was? Dat is mijn zeer concrete vraag.

De **voorzitter**: De commissieleden die het woord gevraagd hadden, zijn allemaal aan bod gekomen.

Ik geef het woord opnieuw aan de minister.

**01.55** Minister **Joëlle Milquet**: Mijnheer de voorzitter, ik deel het standpunt van sommige leden. In dergelijke omstandigheden hebben we natuurlijk nood aan wijsheid, terughoudendheid en zin voor het algemeen belang. De operatie is momenteel nog lopende, met veel mensen op het terrein. We moeten dus een sereen debat voeren waarbij natuurlijk op elke vraag wordt geantwoord. Er is nood aan nuance en antwoorden.

Wat de analyse van de verschillende gevolgen en de rampenplannen betreft, moeten we uit elke gebeurtenis lessen trekken. Een grondige evaluatie met de verschillende partners, minuut per minuut, van onder meer de coördinatie en de communicatie is absoluut nodig. Voor deze gebeurtenissen net als voor elke andere gebeurtenis. We moeten daar natuurlijk altijd lessen uit trekken en ik steun dus uiteraard een grondige evaluatie. Op basis daarvan kunnen we eventueel aanbevelingen formuleren. Het is echter te vroeg om snel gemakkelijke conclusies te trekken en oordelen te vellen.

Certains ont, comme M. Thiébaud et d'autres, exprimé des éléments relatifs à la communication. Je voudrais vous entretenir de quelques points. Premièrement, cela n'est pas facile, pour personne, que cela soit demain un parlementaire de cette commission qui est bourgmestre, que cela soit n'importe qui, de tout prévoir dans une catastrophe. Immanquablement, les choses bougent. Il y a toujours un moment où un événement qui n'est pas prévu, une fusion chimique par exemple, peut se produire. Il est évident que, par conséquent, la communication évolue: ce qui a été dit à un moment doit être rectifié à un autre moment.

Ten eerste, is het altijd een situatie in evolutie. Op basis hiervan kan de communicatie veranderd worden.

Ten tweede, denk ik dat de overheden ter plaatse op het terrein zeer actief zijn. Ik had een ontmoeting met de burgemeesters van Wetteren en Wichelen. Ze wilden absoluut transparant zijn, misschien is het niet altijd voorzichtig, maar ze wilden met de gouverneur, met de media, met de burgers transparant zijn. Als ze dan al iets te vlug hebben gezegd, dan was dat uit goede wil om zo snel mogelijk de huidige situatie door te geven. Dit is natuurlijk altijd gelinkt met een onzekerheid als het om zo'n snel evoluerende situatie gaat.

Cet élément doit donc également être pris en considération. Comme certains l'ont dit, il est préférable de s'exprimer quand on est sûr et que tout est confirmé, même s'il faut attendre une ou deux heures. D'ailleurs,

nous avons demandé à des spécialistes en communication du Centre de crise d'apporter leur soutien. Mais il faut tenir compte de l'évolution constante, de la volonté de transparence, etc.

M. Thiébaud a demandé ce qu'il restait à faire, ce à quoi je lui réponds: beaucoup. Pour ce qui concerne le wagon, il faudra au moins quinze jours, voire trois semaines avant de pouvoir dégager la voie. On analyse actuellement s'il est préférable de brûler le wagon avec les substances restantes, s'il est préférable de le vider avec une pompe ou s'il est possible de le déplacer. Mais quelle que soit l'opération choisie, une évacuation sera nécessaire. En effet, aucun risque ne sera pris. L'opération devra donc être menée en prévoyant des zones de protection. Il faudra également, et avant tout, procéder à une analyse de sol pour s'assurer de la capacité de ce dernier à recevoir le matériel nécessaire pour effectuer l'opération, sachant que les wagons sont très lourds. Lorsque nous aurons reçu le feu vert, au moins quinze jours seront encore nécessaires. L'opération sera très lourde. C'est la raison pour laquelle les services d'Infrabel sont totalement impliqués. On leur a encore demandé, ce matin, de se rendre sur place pour bien expliquer les différents éléments.

Pour l'heure, nous procédons à une analyse constante de la situation. Je me rendrai encore une fois sur place, tantôt, pour procéder à un tour d'horizon des besoins complémentaires et des évaluations. De plus, il faudra contacter les services régionaux, outre ceux qui sont déjà en place pour ce qui concerne l'environnement.

Mevrouw Slegers, natuurlijk waren de verschillende deskundigen van chemische stoffen zo snel mogelijk aanwezig, de deskundige van BASF was onmiddellijk om 4 uur aanwezig, alsook andere mensen, ook de commandant van de brandweer van Gent is een expert, want hij is zelf scheikundige.

Dus de verschillende deskundigen waren aanwezig met voldoende middelen zoals de turbojet, de schuimwagens enzovoort. Door deze middelen en de steun en hulp van de Civiele Bescherming, hebben we heel vlug een extra steun naast die van de verschillende brandweerkorpsen rond Wetteren gekregen.

U heeft over communicatie gesproken en ik heb daar ook op geantwoord, denk ik.

De vorming behelst een groot deel van onze hervorming van onze hulpverleningsdiensten, het is gepland en ik heb hiervoor de resultaten van een audit gekregen. Op basis hiervan hebben we een voorstel van programma klaargemaakt dat een groot deel uitmaakt van de hervorming die lopende is. Volgende week zullen we de samenvatting van de verschillende beslissingen die al genomen zijn uitleggen, alsook de volgende stappen van deze hervorming om helemaal klaar te zijn tegen januari 2014. In dit raam hebben we één programma voor de verbetering van de vorming bij de verschillende korpsen omtrent technische en chemische kennis, met onder andere de evolutie van de verschillende producten.

Madame De Bue, je viens de répondre à propos de la réforme, et vous avez posé des questions concernant l'évaluation de la communication, l'information apportée aux citoyens.

Elle s'est faite heure après heure, notamment pour les retours des familles à leur domicile, une fois tous les contrôles effectués. Chaque famille a reçu une circulaire exposant clairement les précautions à prendre concernant la nourriture, les vêtements, ce qui devait être jeté ou non, et ce à tout point de vue. Cette circulaire avait été préparée par les experts de la Santé publique.

Bien sûr, je comprends le désagrément important que ces gens ont subi, les problèmes liés au fait de devoir abandonner momentanément leur domicile et de ne plus pouvoir accéder à leurs biens. Je comprends aussi la difficulté engendrée par l'incertitude du moment où ils pourront rentrer chez eux. Mais la communication a néanmoins été complète, tant sur le site des deux communes que sur le site du centre de crise ou par les documents préparés pour les citoyens.

Mevrouw Temmerman, een evaluatie van de doeltreffendheid van de verschillende rampenplannen is nodig. Sommige punten kunnen worden verbeterd, mede door de evolutie van de techniek. Dat maakt deel uit van onze evaluatie van de gebeurtenissen. Hierover moeten we een transparant debat voeren.

De milieuschade is inderdaad een probleem. Aquafin analyseert de waterstalen en denkt na over mogelijke initiatieven. Ook OVAM houdt zich bezig met het toezicht en de analyse van de metingen.

Ik heb een lijst van alle betrokken diensten, die van in het begin aanwezig waren. Er is de lokale politie, die

de steun krijgt van de andere lokale korpsen van de andere zones en via CIK direct gelinkt is aan de federale politie. Er is de Civiele Bescherming. In een eerste fase ging het om de drie posten van Vlaanderen, zijnde Liedekerke, Brasschaat en Jabbeke, die aangevuld werden met de diensten uit Ghlin, Libramont en Crisnée. Er zijn alle brandweerkorpsen van Oost-Vlaanderen, eventueel aangevuld met reservecapaciteit uit Gent en Antwerpen.

Ik wil bij deze overigens alle diensten bedanken, alsook de brandweer van Gent, die momenteel een heel belangrijke rol vervult.

Voorts is het departement Landsverdediging betrokken met de inzet van meetapparatuur; het Rode Kruis met Slachtofferhulp en Volksgezondheid met de Gezondheidsinspectie. Vanochtend hebben we nog andere inspecteurs gestuurd om te overleggen met de leden van het comité.

Er zijn BASF-experts, andere toxicologen, een vertegenwoordiger van Infrabel, de provinciale en gemeentelijke diensten en, zoals ik al heb gezegd, de Vlaamse diensten OVAM en Aquafin.

Wat de communicatie aan de burgers betreft, werden verschillende middelen gebruikt. Men moest heel snel en heel dringend in actie schieten. Er zijn alarmen gebruikt, met micro's. Er is aan verschillende deuren geklopt, maar er is ook gebruikgemaakt van websites zoals Twitter en Facebook. Er zijn dus verschillende nieuwe technologische middelen, alsook gewone communicatiemiddelen gebruikt om met de steun en de hulp van de politiediensten de evacuatie van verschillende burgers te organiseren.

Wat de vragen van de heer Somers betreft, ik sta open voor elk voorstel. Ik wil echter geen aanleiding geven tot ontmoediging door de fasen snel te laten evolueren. Ik heb op het terrein een goede ploeg, die sinds het begin verschillende verantwoordelijkheden neemt en die uitstekend werk heeft geleverd.

Men heeft het over een mogelijke communicatiefout, maar men ziet niet de verschillende pogingen en de resultaten. Als die maatregelen niet waren genomen, zouden er misschien tientallen doden zijn gevallen. Het is belangrijk dat wij ook zien wat wij hebben vermeden.

Een evolutie van fase 3 naar fase 4 is mogelijk, conform het koninklijk besluit. De mogelijkheid tot een overgang van fase 2 naar fase 3 en van fase 3 naar fase 2 rechtvaardigt bovendien de verplichting van verwittiging en informatie opgelegd aan de burgemeester ten opzichte van de gouverneur – dat is van fase 1 naar fase 2 – en van de gouverneur ten opzichte van de minister van Binnenlandse Zaken.

Op basis van de gesprekken die ik had, ook vanmorgen nog, is de gouverneur geen vragende partij voor de overgang naar fase 4. Dat blijft echter een mogelijkheid, en wij zijn uiteraard bereid daartoe over te gaan als dat noodzakelijk blijkt.

Tot nu toe hebben wij al verschillende middelen ingezet. De heer Jaak Raes, de directeur van het crisiscentrum, is elke dag op het terrein geweest, en vanavond gaan wij samen naar Wetteren om daar een grondig gesprek te voeren met de verschillende diensten.

Kortom, wij houden via het federale crisiscentrum nauw contact met het provinciale crisiscentrum. Wij zijn bereid tot meer inzet als dat noodzakelijk is, maar tot nu toe is er meer nood aan steun van de verschillende diensten in de nabijheid.

De gevolgen, bijvoorbeeld de betrokkenheid van Infrabel, alsook andere linken met andere federale en gewestelijke diensten, worden uiteraard opgevolgd door het crisiscentrum. De coördinatie helemaal verhuizen naar Brussel kan problemen opleveren. Misschien is het aangewezen het provinciale crisiscentrum te behouden en vertrouwen te schenken aan de verschillende partners op het terrein, maar uiteraard met de nodige aanvullende steun van de federale diensten.

Ik heb kritiek gehoord op de gouverneur en op de genomen beslissingen. Ik heb hier een interview van een bekende toxicoloog, de heer Tytgat, waarin hij zegt: "Snel blussen was nochtans nodig, omdat de chemische stof, die in vloeibare vorm wordt vervoerd, licht ontvlambaar is. Het is kiezen tussen de pest en de cholera. Want als je er niet snel bij bent, kan de boel ontploffen. Dat is wat 33 jaar geleden in het Canadese Ontario gebeurde bij een vergelijkbare ramp met vele doden."

Het was dus absoluut noodzakelijk om eerst en vooral de wagons af te koelen. Wat heeft de gouverneur nog

gezegd? “Ik kan u verzekeren dat wij niets aan het toeval hebben overgelaten. Een rampenplan kan niet alles voorzien, omdat elke ramp uniek is.” Dat is zo. De heer Somers heeft dat beaamd.

“Ik word omringd door experts van minstens 30 organisaties, onder wie ook mensen uit de chemisch sectoren”. Er was begeleiding door deskundigen ter plaatse. Men kan nooit voorzien of een kleine hoeveelheid besmet water in de riolering terecht zal komen. Wij moeten dus een beetje opletten voor te snelle conclusies.

De man die spijtig genoeg dood werd aangetroffen, woonde in de tweede perimeter. Eerst werd een perimeter van 500 meter ingesteld. Die was gelinkt aan onder meer het brand- en ontploffingsgevaar van de chemische stoffen. De tweede perimeter werd ingesteld op basis van de positieve resultaten van de metingen in de rioleringen.

U sprak over een onafhankelijk onderzoek en de opvolging daarvan. Daarmee ben ik het eens. Wij zullen dat samen doen. Na de operatie zullen wij daarover hier met u een open debat houden.

Wat de laatste tussenkomst betreft, moeten we echt aandacht hebben voor de mensen. Het is nu dinsdag, vier dagen na de ramp, en een groot aantal mensen moet nog in het opvangcentrum blijven. Ze voelen zich totaal verloren. Met de Civiele Bescherming en het Rode Kruis hebben we alle betrokken diensten om de mensen de juiste hulp aan te bieden. Ik zal ook een gesprek met de collega's van de Vlaamse regering hebben. We moeten er alles aan doen om de burgers een menselijke omgeving aan te bieden. Al onze diensten, onder andere lokale en gewestelijke, moeten hierbij worden betrokken om de juiste hulp te bieden.

De **voorzitter**: Ik noteer dat de collega's Degroote, Somers, Van Hecke en Veys nog het woord wensen te nemen.

**01.56 Koenraad Degroote** (N-VA): Een zeer korte repliek, mevrouw de minister. Ik dank u voor uw zeer omstandige en sereen antwoord.

De N-VA wil maar een zaak en dit is dat de problemen op het terrein zo vlug mogelijk opgelost raken, en dat het onderzoek en de daaropvolgende evaluatie ons zoveel mogelijk mogen bijleren. Wat ons betreft, mogen daarbij alle aspecten worden onderzocht.

**01.57 Bart Somers** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerige antwoord.

Zoals ik in mijn eerste tussenkomst al heb gezegd, zal ik er ook in mijn repliek nogmaals op wijzen dat het allerbelangrijkste, volgens mij, is dat men het probleem op het terrein zo snel mogelijk onder controle krijgt en oplost. Het belang van de burgers van Wetteren moet daarbij centraal staan.

Een ramp beheren en beheersen, is een zeer complexe en moeilijke aangelegenheid. U heeft zelf gezegd dat u op dit moment nog niet de mening bent toegedaan dat het rampenplan moet worden opgeschaald. U zegt dat u actief betrokken bent. Ik juich dit toe. U zegt dat u als minister al heel wat contacten in handen hebt. Ik meen dat het toch belangrijk is om goed na te denken over een opschaling. U kunt dit beoordelen, ik niet. U bent minister, ik Parlements lid.

Er kunnen elementen zijn – ik heb ze daarstraks opgesomd: de langdurigheid, de milieueffecten, de risico's voor het leefmilieu, maar ook de communicatiebanden met de bevolking, de eenduidigheid van communicatie, het vertrouwen in de coördinerende overheid – die ertoe kunnen bijdragen om op een zeker moment op te schalen. Opschalen is overigens geen motie van wantrouwen. Als burgemeester ben ik soms vragende partij voor een opschaling.

Opschaling is geen proces van zij die op het terrein bezig zijn. Dit moet in samenspraak gebeuren want zelfs bij een opschaling blijven de lokale en regionale actoren heel belangrijk in het bestrijden van de ramp. Ik ga geen uitspraak doen over de nood aan een dergelijke opschaling omdat ik dit niet kan. Ik heb begrepen dat u dit op de voet volgt en dat u samen met de gouverneur en de burgemeesters zoekt naar de meest effectieve manier om de crisis op het terrein te bestrijden. Ik juich deze werkwijze toe. Ik meen dat wij goed moeten bekijken hoe deze crisis verder evolueert zodat u kunt beslissen wanneer u als minister een tandje moet bijsteken. Ik meen dat dit het allerbelangrijkste is. Deze opschalingsmogelijkheid staat uitdrukkelijk in het KB. Ik pleit er niet voor. Ik wijs er enkel op.

**01.58 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, bedankt voor uw serene antwoorden.

De meeste daarvan waren in het Nederlands en daar hecht ik belang aan. Men doet daar misschien smalend over, maar stel u voor dat dergelijke ramp zich in Wallonië zou afspelen en dat de bevoegde minister in het Nederlands zou antwoorden: dat zou ook niet gewaardeerd worden.

Ik weet dat het nog te vroeg is voor de evaluatie, maar een aantal pijnpunten van de voorbije dagen moet worden aangepakt. Het verheugt me dat de N-VA erop aandringt dat alle aspecten aan bod komen en dit grondig moet worden onderzocht.

De problematiek van de aanpak van de ramp is nog altijd niet voorbij. Het gaat dan over duidelijkheid en goede communicatie, wat de komende dagen ook nog cruciaal is. Dan hebben we het nog niet over de milieugevolgen, maar over de gevolgen voor de bewoners. Zij moeten correct en tijdig worden geïnformeerd en elke beslissing moet weloverwogen gebeuren.

Zoals collega Somers zegt, is het misschien noodzakelijk om op federaal vlak de ramp naar zich toe te trekken. Niemand heeft er baat bij dat er nog lang wordt gezocht naar oplossingen zonder dat er maatregelen worden genomen of misschien de verkeerde maatregelen worden genomen.

**01.59 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitvoerige antwoord.

U geeft terecht aan dat u bereid bent een grondige evaluatie te maken. Het is goed dat wij ze na afloop heel grondig maken.

Mevrouw de minister, het punt waarop ik op mijn honger ben gebleven, is de vraag welke maatregelen, veeleer op langere termijn, nog zullen worden getroffen op het vlak van de monitoring van de gezondheidstoestand van de bewoners die gedurende bepaalde periodes zijn blootgesteld? Ook blijf ik op mijn honger zitten bij de vraag naar de situatie van de kwaliteit van onder andere het voedsel. Het gaat om een belangrijke zaak.

Ik weet ook wel dat voormelde materie niet onmiddellijk onder uw specifieke bevoegdheid maar onder de bevoegdheid van Volksgezondheid valt. Waarschijnlijk zal het ook een Vlaamse bevoegdheid betreffen. Niettemin is het belangrijk om ook voornoemd aspect niet uit het oog te verliezen.

Tot slot, het ter plaatse rust brengen is bijzonder belangrijk. U meldt dat u op dit moment de opschaling nog niet nodig acht, maar dat u, indien noodzakelijk, daartoe wel bereid bent. Op dit moment wordt op de website van de gemeente Wetteren ook het bericht verspreid dat de bevolking zich wegens de problemen met het rioleringsstelsel voor een veel bredere evaluatie klaar moet houden. Het kan dus zijn dat de evacuatie breder wordt.

Ik zou dus willen vragen attent te blijven, uw diensten zeker en vast ter plaatse te brengen en, indien nodig en noodzakelijk, de opschaling te maken, gelet ook op de verschillende diensten die betrokken zijn. U hebt ze opgenoemd: Defensie en de aanwezigheid van de Civiele Bescherming van het hele land.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de minister niets meer aan het debat toe te voegen heeft. Bijgevolg sluiten wij de werkzaamheden.

Ik dank iedereen.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.57 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 17.57 heures.*