

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

JEUDI 10 FÉVRIER 2011

Soir

PLENUMVERGADERING

van

DONDERDAG 10 FEBRUARI 2011

Avond

La séance est ouverte à 18 h 49 par M. André Flahaut, président.

Le **président**: Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises sur le site web de la Chambre et insérées dans l'annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Devoirs de mandat: Elio Di Rupo

Raisons de santé: Corinne De Permentier, Minneke De Ridder, Annick Ponthier, Reinilde Van Moer

Congé de maternité: Barbara Pas

Benelux: Maya Detiège

Gouvernement fédéral

Joëlle Milquet, vice-première ministre et ministre de l'Emploi et de l'Égalité des chances, chargée de la Politique de migration et d'asile: devoirs de mandat

Sabine Laruelle, ministre des PME, des Indépendants, de l'Agriculture et de la Politique scientifique: devoirs de mandat

Pieter De Crem, ministre de la Défense: en mission à l'étranger (Liban)

Philippe Courard, secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté: devoirs de mandat

01 Rapport de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen (444/1-4)***Reprise de la discussion***

01.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Certains réseaux voisins ont trouvé, dans une série noire d'accidents dramatiques, de bonnes raisons pour développer la sécurité ferroviaire.

Un rapport interne de la SNCB, daté de 1991, montre combien la conscience de la nécessité de déployer un système de protection automatique des trains était vive. Pourquoi cette préoccupation n'a-t-elle pas mené à sa mise en œuvre?

Après plus de six mois de travail, la commission spéciale dresse un constat clair: de ce point de vue, notre pays est à la traîne. Depuis 1982 des décisions ont été prises mais elles n'ont pas été exécutées. Il faut pointer, non la question budgétaire mais l'absence d'une culture de sécurité, un manque d'implication des pouvoirs publics, une gestion de projets défailante et une mauvaise appréciation des plannings.

La commission a rédigé 109 recommandations qui sont autant de pistes pour améliorer le niveau de sécurité.

Parmi celles-ci, nous retenons spécialement l'accélération du déploiement du système de sécurité ETCS

pour 2023, l'équipement des voies et des trains en TBL1+ en respectant le délai de 2015, l'amélioration des conditions de travail des conducteurs de train et une plus grande indépendance des organes de contrôle par rapport au Groupe SNCB.

À cela s'ajoute le fait que les managers du Groupe SNCB devront dorénavant rendre des comptes en matière de sécurité, des objectifs devant être fixés dans le contrat de gestion. En guise de recommandation finale de ce chapitre, la Chambre affirme sa volonté de dialogue avec la ministre compétente au sujet de l'élaboration du contrat de gestion.

Concernant la question des marchés publics passés par le Groupe SNCB, la politique industrielle de l'État n'a pas permis d'équiper notre réseau d'un système performant. Le rapport de la Cour des comptes est éclairant mais il est arrivé trop tard pour que nous puissions en tirer tous les enseignements. Le choix stratégique d'un système TBL1+, non interopérable, a contribué à limiter la concurrence pour l'équipement d'un réseau ferroviaire restreint.

L'actualité vient encore de rappeler la pertinence de s'interroger sur la sécurité ferroviaire. Il est impératif que les recommandations de la commission soient mises en œuvre par le Groupe SNCB, par le prochain gouvernement, par l'administration et par le Parlement. Infrabel, la SNCB, les organisations syndicales ont réagi favorablement.

La commission spéciale a permis de maintenir la pression. La commission de suivi est la garantie que le sujet ne sera pas oublié. Dans cet esprit, le groupe Ecolo-Groen! soutiendra les recommandations du rapport.

01.02 Ine Somers (Open Vld): Les conclusions définitives rendues par la commission spéciale sont pénibles et alarmantes. Le nombre de voyageurs quotidiens a augmenté dans une très large proportion au cours des dernières années, faisant croître d'autant le risque pour la sécurité. Nous n'avons guère constaté d'améliorations significatives sur le plan de la sécurité ferroviaire entre 1982 et 2010. Les catastrophes d'Aalter et de Pécrot n'ont débouché que sur des intentions et autres plans théoriques qui n'ont pas été suivis d'actions décisives sur le terrain. Le nombre de dépassements de signaux rouges ne cesse d'augmenter. La Belgique est un des pays où le réseau ferré comporte la plus faible densité d'équipements de sécurité capables de déclencher le freinage d'un train. La catastrophe de Buizingen aurait probablement pu être évitée si nous avions disposé de tels dispositifs.

Nous ne devons pas désigner un bouc-émissaire. La responsabilité de cette situation incombe aux responsables politiques, à la direction, au personnel et à l'ensemble des personnes et des organisations impliquées dans la politique ferroviaire.

Les recommandations et conclusions contenues dans le rapport sont claires et concises et ont pour ambition d'améliorer la sécurité ferroviaire dans notre pays.

L'évolution de la sécurité ferroviaire en Belgique doit être considérée dans un cadre plus large étant donné que l'héritage du passé continue à influencer la situation actuelle. La SNCB a choisi d'installer le dispositif TBL1+ non pas pour des raisons de qualité mais bien pour répondre à l'impératif de disposer d'un système de sécurité de base à court terme et partant, de résorber le retard considérable que nous avons accumulé en la matière.

Le statut juridique du TBL1+ est néanmoins précaire et est impossible à imposer à d'autres opérateurs. Il faut simultanément poursuivre et exécuter le projet ETCS. Il faut scrupuleusement respecter le planning de déploiement du TBL1+ et apporter rapidement les précisions nécessaires sur le passage à long terme à une norme ETCS plus ambitieuse. Un ambitieux masterplan doit conduire à une révolution dans le domaine de la sécurité dans notre pays. Son élaboration ne devra pas omettre d'en définir précisément l'impact sur le service. Il faut en même temps relever le niveau de la sécurité, mais également de la ponctualité, de la capacité et de l'information des voyageurs.

L'argument budgétaire ne peut pas être avancé pour justifier le retard pris sur les pays voisins dans

l'installation d'un système de freinage classique équipé d'une fonction d'arrêt. À la suite de la collision ferroviaire à Aalter des budgets ont été réservés à deux reprises pour le développement des systèmes nationaux TBL1 et TBL2, mais, en dépit de leur inscription dans les plans pluriannuels, leur déploiement ultérieur est demeuré très limité.

Dès le début des années 90, toute l'attention et tous les moyens se sont concentrés sur l'avènement du trafic à grande vitesse au détriment de la sécurité sur le réseau ferroviaire classique. L'attention s'est en outre davantage portée sur la sécurité des passages à niveau. La SNCB n'a pas anticipé et considérait qu'un accident aussi grave que celui d'Aalter ne se reproduirait plus jamais. L'accident de Pécrot en 2001 allait une fois de plus dramatiquement illustrer cette absence de culture de la sécurité.

La responsabilité des pouvoirs publics n'est pas moins lourde. Il régnait une énorme confusion entre le monde politique et l'industrie nationale qui a empêché la SNCB de prendre les décisions appropriées en matière d'investissements. Il existait cependant des systèmes très performants sur les marchés étrangers.

Après la loi relative aux entreprises publiques autonomes, le monde politique n'a plus considéré la sécurité sur le réseau ferroviaire que comme un problème opérationnel propre à la SNCB, auquel le gouvernement ne devait donc "se mêler". De ce fait, l'écart sans cesse grandissant entre les projets et leur exécution est passé inaperçu.

Après Pécrot, il aura encore fallu attendre jusqu'en 2009 pour voir l'installation de nouveaux systèmes automatiques de freinage sur les trains et sur les voies. Ce tournant dans la politique de sécurité, qui a pris corps à partir de 2005, n'a malheureusement pas permis d'éviter la terrible collision qui s'est produite à Buizingen le 15 février 2010.

La sécurité du rail doit être vue dans un cadre plus large que le cadre purement technique. C'est ainsi par exemple que la politique de ressources humaines du Groupe SNCB est paradoxale. En effet, alors qu'une directive européenne considère sans équivoque les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure comme responsables de la sécurité d'exploitation du rail, au sein du Groupe SNCB, la politique en matière de ressources humaines dépend du holding. C'est pourquoi nous attachons beaucoup d'importance à la recommandation invitant la SNCB et Infrabel à examiner de quelle manière elles pourraient augmenter leur emprise sur la politique de gestion des ressources humaines. Le rapport Bergen du 17 mars 2008 indiquait déjà que la modification trop lente de la réglementation aboutissait à une politique qui n'était pas suffisamment adaptée aux besoins des entités. Le rapport évoquait également l'existence de procédures de recrutement inadaptées.

La structure n'est pas une fin en soi, elle doit être un moyen qui permet d'atteindre l'objectif. Il est inconcevable que la commission spéciale tire aujourd'hui d'importantes conclusions et formule des recommandations qui ont déjà été faites voici trois ans.

Les conditions de travail des conducteurs de train requièrent aussi une attention particulière. Il ressort d'une étude que le dépassement d'un signal, qui peut être le précurseur d'une grave collision, est souvent dû à l'inattention ou à la distraction. Pour accroître leur vigilance, il faut sensibiliser les conducteurs de train en permanence. L'utilisation du gsm personnel ou d'autres appareils susceptibles de détourner l'attention doit être restreinte. Lors de l'analyse de la charge de travail, il convient en outre de veiller au respect strict des limitations en matière de cumul. Le Groupe SNCB et les syndicats doivent réfléchir très sérieusement à la question de savoir si l'exercice d'une activité complémentaire est raisonnable.

Une intervention rapide et efficace est capitale lorsque des conducteurs de train ou d'autres personnes signalent des problèmes au niveau de la visibilité des signaux ou d'autres risques de sécurité. Il a été constaté que, parfois, il fallait jusqu'à quatre ans pour résoudre des problèmes liés à la signalisation. Les hiérarchies rigides empêchent le traitement rapide et efficace des problèmes. Il y a lieu de simplifier et de lisser d'urgence l'organisation du Groupe SNCB. L'échange d'informations doit être plus fluide. L'approche des risques doit être plus rapide et plus efficace, tant du sommet vers la base qu'inversement. De même, les différentes entités du Groupe SNCB doivent mieux coopérer. Les organes de concertation horizontale n'ont que trop peu pu réaliser leurs ambitions.

Il faut également aider la SNCB à se défaire de la mentalité de recourir uniquement à ses propres ingénieurs.

Les chemins de fer danois pourraient servir d'exemple à cet égard.

Il faut que la culture de la sécurité au sein du Groupe SNCB puisse évoluer à un niveau où la priorité est accordée à un apprentissage et à une amélioration continus de la sécurité et où chaque individu se sente concerné pour prendre ses responsabilités en matière de sécurité. Les autorités publiques doivent diriger et soutenir cette transformation.

Dans les futurs contrats de gestion des entités de la SNCB, il faudra inscrire des objectifs concrets en matière de sécurité, liés à un système de bonus-malus pour la rémunération des dirigeants.

Le prochain plan pluriannuel d'investissement 2012-2024 devra intégralement être placé sous le signe de la sécurité. Les budgets nécessaires devront être dégagés, plus particulièrement pour la mise en œuvre des systèmes TBL1+ et ETCS.

Le Service de Sécurité et Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) doit enfin devenir complètement indépendant et être doté de moyens suffisants pour accomplir ses missions. Dans ce domaine, la politique du gouvernement a échoué par le passé. Dans le cadre de la libéralisation, l'importance du SSICF en tant que régulateur indépendant public augmentera encore et c'est pourquoi les autorités publiques doivent dégager les moyens nécessaires pour ce service. En 2007 et 2008, par exemple, aucun audit n'a été effectué et en 2009 un seul, ce qui est injustifiable.

Pour l'Open Vld ce rapport final n'est qu'un début, étant donné qu'il importe à présent de mettre en œuvre les plans et les recommandations qu'il contient. C'est la raison pour laquelle nous préconisons qu'une suite structurelle soit réservée à cette commission spéciale. La catastrophe ferroviaire de Buizingen ne peut s'estomper dans notre mémoire collective et la priorité absolue doit à présent toujours être accordée à la sécurité ferroviaire. (*Applaudissements*)

01.03 **Linda Musin** (PS): Le 15 février 2010, l'effroyable accident ferroviaire à Buizingen endeuillait de nombreuses familles et plongeait le pays dans l'incompréhension. Comment un tel drame avait-il pu se produire? Le monde politique devait chercher des réponses. A-t-on négligé la sécurité du rail? A-t-on trop peu investi? A-t-on pris de mauvaises décisions? Pourquoi le rail belge est-il sous-équipé en systèmes de sécurité? Notre commission a voulu répondre à ces questions par un travail mené avec sérieux, objectivité et détermination. Nous avons entendu l'ensemble des acteurs concernés.

Notre première mission était de comprendre trente ans de choix en matière de sécurité ferroviaire pour savoir pourquoi, aujourd'hui, la Belgique est à la traîne. La tâche était lourde. De plus, nous nous devons d'analyser le présent et d'améliorer la sécurité du réseau.

Nous disposons aujourd'hui d'un rapport de qualité, avec des conclusions et des recommandations concrètes.

Il est opportun de rappeler certains constats. Oui, la SNCB s'est trop fiée à sa propre industrie. Oui, de mauvais choix, de mauvaises estimations, de mauvais calculs ont conduit l'ensemble du rail belge à ne pas être doté d'un système de sécurité performant. Non, il n'y a pas eu assez de contrôle à la suite des décisions prises à la SNCB. En ce sens, nous devons également reconnaître nos manquements.

Aujourd'hui, un système de sécurité est en voie d'installation sur l'ensemble du réseau et des locomotives. C'est le TBL1+. Certes, ce système demeure largement perfectible, mais c'est une première étape et notre commission devra veiller à son installation complète dans les meilleurs délais, car l'échec se résume souvent à des décisions que l'on ne met pas en œuvre. Ce système sera une étape vers un système interopérable hautement performant répondant au standard européen ERTMS. Nous maintiendrons la pression sur le Groupe SNCB pour que ce passage se fasse le plus rapidement possible.

Autre donnée fondamentale: l'importance de l'humain. La sécurité sur le rail repose grandement sur les

épaules des conducteurs et de l'ensemble des cheminots.

L'humain est et restera le premier garant de la sécurité du rail. C'est pourquoi je me réjouis, au nom de mon groupe, des recommandations formulées par notre commission: amélioration, évaluation et modernisation des formations, meilleure prise en considération des charges de travail des conducteurs et nécessité d'une meilleure circulation de l'information.

Nos recommandations doivent s'inscrire aussi dans le cadre global d'un groupe d'entreprises qui développe réellement une culture de la sécurité. Bref, des entreprises dans lesquelles un problème n'amène pas uniquement une sanction, mais aussi une réflexion. Des entreprises moins rigides, dans lesquelles les informations circulent sans lourdeur.

Nous devons agir à tous les niveaux: cheminots, entreprises et politiques. Telle est la volonté de la commission spéciale à travers ses recommandations. Je voudrais en citer quelques-unes.

Tout d'abord, nous nous réjouissons de la mise sur pied au SPF Mobilité d'une *Safety Platform*.

De même, la création d'un baromètre de l'emploi dans le Groupe SNCB permettra d'éviter les problèmes de recrutement et les risques de pénurie de certains métiers indispensables à l'installation des systèmes de sécurité. Enfin, je souligne l'inscription d'objectifs de sécurité dans les contrats de gestion du Groupe SNCB, objectifs dont le respect sera désormais lié à une partie du salaire des managers.

Le groupe PS soutiendra ce rapport, mais nous devons être vigilants pour que nos recommandations soient suivies de résultats.

J'ai entendu tout à l'heure M. Vandeput parler du réveil des CEO. Je constate quant à moi qu'il a fallu trois mois pour que la N-VA se réveille en commission. Je suis déçue par son comportement. Pourtant, nous avons travaillé dans la plus grande correction et tenté d'obtenir un réel consensus. Face à la dignité des proches de victimes, nous nous devons de répondre par la dignité de notre travail. Nous y sommes presque parvenus, mais je constate que pour certains, c'est impossible. (*Protestations sur les bancs de la N-VA*)

01.04 Steven Vandeput (N-VA): Je digère mal ces critiques narquoises à l'égard de l'attitude que nous avons adoptée en commission. Dès le premier jour, nous avons prononcé sans équivoque aucune un plaidoyer cohérent en faveur d'une culture de la responsabilité au sein du Groupe SNCB. Nous devons être prêts à aborder les problèmes en suivant une approche structurelle et il m'incombe en tant que parlementaire de continuer à défendre nos trois amendements: nous réclamons un responsable, nous voulons des conseils d'administration dépolitisés et nous voulons un audit objectif des structures de la SNCB. Si d'aucuns considèrent que ces trois exigences sont critiquables, je ne peux que le déplorer! (*Applaudissements sur les bancs de la N-VA, du Vlaams Belang et de la LDD*)

01.05 Linda Musin (PS): Aujourd'hui, on vous entend parce que les caméras sont là alors que, pendant des semaines, nous avons analysé les recommandations et produit un rapport commun. Aujourd'hui, ne pas rater le coche, c'est prendre nos responsabilités, celles d'assurer une plus grande sécurité sur notre réseau ferroviaire. Le groupe PS prendra ses responsabilités en votant "oui" à ce rapport et "oui" à la mise en place de ses recommandations. (*Applaudissements sur les bancs du PS et du sp.a*)

01.06 Steven Vandeput (N-VA): Mais nous demandons tout simplement ce que nous avons toujours demandé! Nous constatons que le PS est prêt à réexaminer les structures de la SNCB, mais pas de manière trop approfondie. Ce parti présume par ailleurs qu'une culture de la sécurité naîtra spontanément au sein du Groupe SNCB, comme tombée du ciel. En 2011, il semblerait que pour certains, l'appartenance politique soit plus importante que les compétences nécessaires pour siéger dans un conseil d'administration. (*Applaudissements nourris sur les bancs de la N-VA, du Vlaams Belang et de la LDD*)

01.07 Linda Musin (PS): Si se servir des 109 recommandations et travailler à leur mise en place, c'est partir de rien, alors je ne comprends plus rien! (*Nouveaux applaudissements sur les bancs du PS et du sp.a*)

01.08 Tanguy Veys (VB): Cette commission spéciale a travaillé avec acharnement et efficacité. La dureté des réactions de tout à l'heure à l'égard de la N-VA me surprennent. La N-VA a toujours fait preuve de cohérence dans ses positions. Je ne comprends pas que l'on attache autant d'importance à trois malheureux amendements. Nous les voterons en tout cas, si cela peut vous consoler.

Malgré tout le travail abattu, les résultats engrangés en un an sont somme toutes assez pauvres. On rechigne à opérer les bons choix et à faire les bonnes analyses. Il y a bien sûr des raisons à cela. Peu de temps après la catastrophe, les noms de certains politiques ont été mis en évidence.

Les deux commissions spéciales ont eu toutes les cartes en main pour bien travailler. De nombreux experts ont minutieusement analysé la gestion de la SNCB. Lorsque la deuxième commission a entamé ses travaux, un journal a titré "Les experts dans le dossier de Buizingen ont été sans pitié pour la SNCB". Mais à la fin des travaux, avant même que la première conclusion soit couchée sur le papier, la presse annonçait "Dix-huit morts, pas de responsables".

La conclusion du "tous coupables" permet à chacun de sauver la mise. Même le Parlement aurait failli. Il ne me semble cependant pas que la commission ait procédé à une analyse des travaux parlementaires. Penchons-nous plutôt sur les personnes qui, depuis 1982, ont occupé des postes à responsabilité dans les chemins de fer, soit au conseil d'administration, soit en tant que CEO ou ministre: Didier Reynders, Herman De Croo, Jean-Luc Dehaene, Etienne Schouppe, Guy Coëme, Elio Di Rupo, Michel Daerden, Karel Vinck, Isabelle Durant, Johan Vande Lanotte, Renaat Landuyt, Bruno Tuybens, Steven Vanackere. À deux exceptions près, la liste des partis politiques est pratiquement complète et cela explique évidemment pourquoi "tout le monde" doit être coupable. En effet, les partis politiques qui ont aidé à peupler les conseils d'administration de personnes incompetentes sont bel et bien coupables.

D'aucuns prétendent à présent que le TBL1 n'aurait pas dû être supprimé en 1987. En 1987, M. Herman De Croo était ministre des Communications. C'est un fait établi et cependant personne n'ose placer les hommes politiques face à leurs responsabilités. Tous les partis politiques établis souffrent des mêmes maux. La commission n'aurait eu aucun tabou dit-on. Rien n'est moins vrai! Le rapport ne mentionne pas les noms des hommes politiques responsables et j'inclus dans la liste Etienne Schouppe et Inge Vervotte pas uniquement pour ce qui concerne le passé, mais aussi dans la perspective des solutions à apporter.

Évidemment, toutes les recommandations de la commission ne sont pas mauvaises. Les conclusions et recommandations concernant le facteur humain dans la culture de sécurité, les recrutements, la formation, la charge de travail et les conditions de travail sont bonnes. Pour ce qui est du franchissement de signaux et de la culture d'entreprise, nous étions sur la même longueur d'onde. Ces propositions ont été soutenues par l'ensemble de la commission. Je tiens par ailleurs à saluer l'attitude du président, objective et correcte.

Un certain nombre de recommandations essentielles font pourtant défaut. Il est indéniable que les responsables politiques ne se sont jamais véritablement souciés de la sécurité. S'ils avaient fait les bons choix, cette catastrophe aurait pu être évitée. Plus d'un politicien a éludé ses responsabilités lors des auditions. "Je ne suis tout de même pas technicien!", a répondu un ancien premier ministre de Vilvorde lorsque des questions pertinentes sur les systèmes de sécurité lui ont été posées. Lorsque nous démontrions, chiffres à l'appui, combien la situation était dramatique, on nous a répondu qu'il est impossible de faire des comparaisons avec l'étranger et qu'il y a des pays dont le bilan en la matière est bien pire encore.

La politisation constitue un point très délicat. J'espère sincèrement que le Parlement osera s'atteler aux amendements. Le rapport énumère d'autres manquements, concernant la culture de la sécurité, l'organisme d'enquête indépendant et le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer. Au lieu de détacher ce service de la SNCB, comme demandé par l'Europe et le Conseil d'État, on tente d'excuser la politique actuelle. De graves erreurs ont été commises, aussi dans un passé relativement proche. Un signal peu visible remplacé après deux ou quatre ans seulement, c'était habituel. J'entends de belles résolutions, mais il reste à savoir si les grands projets seront vraiment réalisés.

Le système obsolète TBL1+ a été choisi pour la bonne raison qu'il vaut mieux opter pour ce dispositif que de ne rien avoir. Dans le même ordre d'idées, une limitation de la vitesse des trains à 30 km/h rendrait le réseau

encore plus sûr. Il existe pourtant un nouveau système encore plus performant, à savoir l'ETCS.

Nous avons déposé une motion car nous ne trouvons aucun aveu de culpabilité dans le rapport de la commission, que ce soit de la part des responsables politiques ou des dirigeants qui se sont succédé à la tête de la SNCB. Ce rapport n'apporte aucun élément concret aux victimes et aux proches des victimes des divers accidents ferroviaires. La question des responsabilités a été éludée.

En tant que commission spéciale, nous aurions également pu formuler une recommandation ayant trait à l'accompagnement des victimes. Or sur ce plan, nous avons gravement manqué à notre devoir. Les victimes et leurs proches sont abandonnés à leur triste sort et la SNCB ne s'y intéresse plus guère. En ce qui concerne Buizingen, il est particulièrement navrant de constater qu'un an plus tard, l'enquête n'est toujours pas achevée et que les causes précises de l'accident ne sont toujours pas connues. J'espère que les responsables politiques qui occuperont les premiers rangs lors de la cérémonie d'hommage aux victimes de Buizingen qui se déroulera le 15 février 2011 garderont tout ceci à l'esprit. *(Applaudissements sur les bancs du VB)*

01.09 **Christophe Bastin** (cdH): Voici un an que nous avons vécu la tragédie de Buizingen. Le 15 février 2010, à 8 h 26, deux trains de voyageurs sont entrés en collision à hauteur de Hal, et dix-neuf personnes sont mortes. Nombre de personnes et de familles ont été marquées par ce drame.

À l'époque, on disait qu'il fallait faire la vérité sur les circonstances de ce drame, pour éviter que de tels faits ne se reproduisent, même si le risque zéro n'existe pas. La Justice devra faire la lumière sur les responsabilités du drame, qui est venu s'ajouter à une série d'incidents et d'accidents mettant en évidence l'insécurité de nos transports.

Le Parlement devait également s'impliquer dans la recherche de la vérité. C'est pourquoi la Chambre a créé cette commission spéciale dont la mission n'était pas d'établir les responsabilités mais d'examiner les conditions de la sécurité du rail. Il fallait comprendre les choix stratégiques, les investissements et la façon de fonctionner des opérateurs ferroviaires, du gestionnaire d'infrastructure et des responsables publics. C'est sur quoi s'est concentrée notre commission ces derniers mois. Le travail des parlementaires, secondés par les experts, a abouti à un rapport de 300 pages, aux conclusions et recommandations fouillées.

Mais n'a-t-on pas trop oublié qu'avant de rendre un rapport technique, nous étions face à un drame humain, face à la tristesse des familles?

Nous avons rempli notre mission d'analyser la sécurité du rail, mais n'avons pas entendu les victimes. C'est pourquoi nous demandons qu'une personne ressource dédiée à l'accompagnement des victimes et des familles soit mise en place pour chaque accident impliquant la SNCB.

Les 109 recommandations comprises dans le rapport mettent en évidence ces failles et la nécessité d'un changement radical dans les mentalités du Groupe SNCB. C'est l'ensemble du système qui a fauté et c'est l'ensemble qui doit être corrigé.

Même si nous regrettons que la commission n'ait pas assez pris en compte l'aspect humain, nous soulignons la qualité du travail accompli. Les recommandations présentées sont cruciales pour un changement en profondeur. Pour mon groupe, il faut être attentif aux points suivants.

Les recommandations concernant le capital humain doivent être privilégiées car, même en cas de systèmes d'aide à la conduite, des travailleurs seront responsables du bon fonctionnement de ces systèmes et du travail journalier. Les travaux de la commission ont mis en évidence des carences dans la gestion des ressources humaines du Groupe SNCB. Les recrutements et la formation doivent être améliorés pour combler les métiers en pénurie, en revoyant les profils et en octroyant à ces personnes des formations internes.

Il importe de revoir les conditions de travail du personnel: une plus grande efficacité renforcera leur sécurité et celle des navetteurs. Les facteurs de stress doivent être réduits. Les travailleurs devront être entendus, leurs avis pris en compte. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure procéderont annuellement à un audit des procédures de sécurité. Il faut impliquer les opérateurs car l'échange d'informations permettra une vraie culture de sécurité.

Il faut intégrer le personnel dans ces changements. En cas de dépassement, plutôt que de se concentrer sur la sanction du coupable, il faut axer la procédure sur la compréhension de l'erreur commise et, le cas échéant, sur les améliorations sur le terrain.

Tout ne peut pas reposer exclusivement sur les épaules des conducteurs. Les recommandations de mise en place rapide des systèmes d'aide à la conduite et de freinage d'urgence doivent être suivies en priorité. Le Groupe SNCB doit adopter un planning rigoureux d'investissements en sécurité à long terme. Il est inacceptable de voir des plannings d'équipement du matériel roulant et des voies en TBL1+ ou ETCS inappliqués.

Le Groupe SNCB doit estimer la durée des plans structurels d'investissement. Nous comptons sur le masterplan qu'il doit présenter au Parlement avant septembre. Ce masterplan devra mettre en avant l'implication du Groupe dans ce changement radical. Cette vision à long terme démontrera que notre commission a rempli sa mission.

L'implication de l'État doit se concentrer sur ces objectifs et cette culture de sécurité. Les contrats de gestion, qui lient l'État au Groupe SNCB, comprendront dorénavant des objectifs clairs en matière de sécurité et le Parlement pourra soumettre des suggestions sur la rédaction desdits contrats. Si les engagements ne sont pas respectés, que les rémunérations des dirigeants en subissent les conséquences.

Nous ne pouvons pas attribuer l'ensemble des responsabilités au Groupe SNCB, qui n'est plus le seul opérateur sur nos voies ferrées et est maintenant épaulé pour les aspects sécuritaires par des autorités publiques: Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) et organisme d'enquête.

L'augmentation du nombre d'opérateurs et de la fréquence des trains a complexifié le système. La coopération est indispensable pour garantir l'équilibre. Actuellement, la *Safety Platform* permet cet échange d'informations entre Infrabel, la SNCB et les acteurs privés, le SPF et le SSICF. Il faut amener la *Safety Platform* à travailler plus globalement, le cas échéant dans un cadre législatif plus précis. Elle peut devenir un véritable organe de gestion de la sécurité ferroviaire sous la direction du SSICF. Cet organe faïtier doit garantir une parfaite coopération entre les intervenants et permettre d'améliorer les aspects de sécurité.

Une partie de nos recommandations se trouvait déjà dans les rapports qui ont suivi les accidents d'Aalter et de Pérot. Pourquoi des investissements aussi cruciaux que ceux décidés concernant l'installation de l'ETCS n'ont-ils pas été concrétisés plus vite?

Nous devons garantir que nos recommandations serviront de base à une refonte complète de la culture de sécurité pour chaque personne ou entité qui assume une responsabilité dans la sécurité du transport ferroviaire. La priorité doit être la sécurité, tout en conservant les objectifs de ponctualité, de confort et de fréquence.

Comment croire les promesses faites par les responsables de nos chemins de fer quand on voit que, depuis Buizingen, il y a eu les accidents d'Arlon, de Pepinster, et de nombreux feux rouges franchis (130 feux rouges auraient été franchis en 2010!).

Nous devons garantir la réalisation effective des modifications suggérées dans ce rapport: il faut insister sur l'importance de notre travail de vérification du suivi qui en sera fait, afin que nous n'ayons plus jamais à vivre de tels drames.

Les 109 recommandations n'effaceront pas la douleur des victimes et de leurs proches. (*Applaudissements*)

01.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): La catastrophe ferroviaire de Buizingen a profondément choqué le pays. Les proches des victimes se demandent toujours comment elle a pu se produire et si elle aurait pu être évitée. La commission spéciale a entamé ses travaux au milieu d'une foule de questions. Nous avons constaté que la politique avait souvent changé de cap. Aujourd'hui, au bout de trente ans, on tire enfin les leçons du passé en vue d'élaborer une réelle politique de sécurité du rail.

La commission a fait un bon travail. Elle a formulé 109 recommandations qui sont largement soutenues et qui amélioreront la sécurité des chemins de fer de sorte qu'une telle catastrophe ne puisse plus jamais se produire.

La SNCB est une société de transport qui constitue un élément essentiel de notre société et de notre économie. Elle doit être au service et à l'écoute des voyageurs qui la font vivre. La sécurité des voyageurs doit constituer la priorité absolue de la direction. C'est pourquoi j'ai été touché d'apprendre que des proches de victimes de la catastrophe de Buizingen avaient récemment déclaré que la SNCB avait une attitude inhumaine.

Le rapport de la commission doit devenir le point d'ancrage central de la politique de sécurité du Groupe SNCB. Les recommandations qui s'y trouvent constituent dès à présent un point de référence pour les ministres compétents, les dirigeants et les collaborateurs de la SNCB. Je me réjouis que l'une des recommandations soit de procéder à une évaluation de la structure tripartite du Groupe SNCB, tant il est vrai que cette structure n'a pas toujours été bénéfique pour la politique de sécurité.

D'autres recommandations demandent que les contrats de gestion de la SNCB soient mieux utilisés afin de faire de la sécurité du rail une priorité. La Chambre se voit confier une mission consistant à engager le dialogue avec le Groupe SNCB et le ministre au sujet de la préparation des contrats de gestion. Actuellement, ces contrats de gestion sont en effet conclus sans que le Parlement ait réellement voix au chapitre. Pour conférer une forme légale à ce dialogue, M. Balcaen et moi-même avons déposé une proposition de loi dans laquelle nous proposons que la commission de l'Infrastructure soit associée de façon plus structurelle à la préparation des contrats de gestion de toutes les entreprises publiques.

Le travail ne fait que commencer. Nous nous réjouissons de voir quels engagements le prochain gouvernement souscrira, quelle sera la teneur des notes de politique générale des futurs ministres et quels actes accompliront les dirigeants du Groupe SNCB. Nous devons être sur nos gardes car à quelques initiatives parlementaires près, fort peu de choses ont été réalisées sur le plan de la mise en pratique des 108 recommandations en matière de lutte contre la fraude fiscale qui ont été formulées il y a deux ans. Et voici environ un an, nous discutons au sein du groupe de travail Atomium, qui s'est saisi de la réforme de la Justice, des recommandations de la commission Dutroux qui ont été formulées il y a quinze ans. J'espère que les recommandations que nous adopterons tout à l'heure seront, elles, exécutées rapidement. Le Parlement doit rester vigilant, prendre des initiatives législatives et remplir avec rigueur sa mission de contrôle.

Nous avons toujours été de fervents partisans d'un réseau de transports en commun bien développé et confortable. Il ne s'agit pas d'opposer sécurité et ponctualité. Nous adressons toutefois un message clair aux CEO du Groupe SNCB en leur disant que la priorité doit toujours être accordée à la sécurité.

Enfin, je souhaite remercier toutes les personnes qui ont collaboré à ce rapport d'une qualité exceptionnelle. (*Applaudissements*)

Le **président**: Je donne à présent la parole au dernier orateur, le président de la commission spéciale.

01.11 David Geerts (sp.a): Il y aura exactement un an mardi prochain que le dramatique accident ferroviaire de Buizingen mettait le pays en émoi. Dix-neuf personnes y ont perdu la vie et 171 autres ont été blessées. Je souhaite une fois de plus présenter mes plus sincères condoléances aux victimes de tous les accidents ferroviaires ainsi qu'à leurs proches. En signe de deuil nous devrions ériger un monument en leur mémoire.

Immédiatement après la catastrophe, la Chambre a procédé à la création d'une commission spéciale sur la sécurité du rail, exprimant ainsi son souhait explicite de tirer des enseignements du drame pour éviter que des accidents de ce type ne se reproduisent à l'avenir. La commission a mené un intense travail de recherche pour déterminer les causes de la catastrophe sur la base de rapports et d'auditions. Un accident d'une telle ampleur ne s'explique jamais par une cause ou un coupable uniques mais par une succession complexe d'événements.

Ce fut pour moi un réel honneur de pouvoir présider les travaux. Je souhaiterais remercier chacun pour son engagement et sa contribution à ce volumineux rapport.

Ce rapport doit et peut constituer un tournant crucial pour la sécurité ferroviaire dans notre pays, un élément catalyseur pour accroître rapidement et fondamentalement la sécurité des chemins de fer. La priorité, c'est d'installer le plus vite possible les systèmes d'arrêt automatique. C'est la meilleure façon de réduire le nombre inquiétant de dépassements de signaux. Si des projets ont été élaborés dans ce sens, dans le passé, il s'agit maintenant de passer à leur réalisation concrète.

Trois facteurs favoriseront cette mise en œuvre. D'abord, une meilleure coopération entre les différentes organisations ferroviaires. C'est pourquoi nous voulons que les autorités coordonnent la *Safety Platform*, qui possède aujourd'hui un cadre informel. Deuxièmement, des indicateurs de sécurité et des objectifs mesurables doivent être développés. Ces indicateurs auront alors une base légale et seront mis en œuvre dans les contrats de gestion conclus avec le Groupe SNCB. La rémunération variable des CEO sera liée à la réalisation de ces objectifs. Troisièmement, j'estime que la commission doit continuer d'exister pour contrôler la mise en œuvre des recommandations et des mesures que le Groupe SNCB a déjà annoncées précédemment.

Par ailleurs, il convient de ne pas perdre de vue le facteur humain. Le rapport comporte un solide chapitre consacré à la gestion des ressources humaines. Il est évident que ces recommandations doivent aussi être scrupuleusement suivies.

L'adoption du rapport ne constitue pas une fin en soi. Nous avons décidé, en effet, que la commission spéciale poursuivra ses travaux. Elle veut maintenir à un niveau élevé l'attention pour la sécurité ferroviaire et veiller rigoureusement à l'exécution des recommandations et des mesures. Dans le passé, des grands projets ont déjà été ébauchés à plusieurs reprises mais ils n'ont que rarement été mis en œuvre et suivis. Or les voyageurs n'ont que faire d'une chasse aux coupables et aux boucs émissaires, ils ont besoin de solutions.

Je tiens enfin à ajouter que les termes très durs utilisés dans le rapport pour dresser le bilan désastreux de la politique de sécurité de la SNCB ne sont pas destinés à semer la panique parmi les voyageurs. Il existe un réel besoin de systèmes de sécurité, mais le train est et demeure un moyen de transport sûr.

Le souhait explicite de renforcement de la sécurité ne doit pas être interprété comme un plaidoyer en faveur de l'abandon des autres priorités. Au vu des prestations défaillantes en matière de ponctualité, de service et de capacité, il serait malvenu de se concentrer exclusivement sur la sécurité. Ce n'est qu'en travaillant simultanément sur les différentes priorités que nous pourrions permettre au train de rester un excellent moyen de transport de substitution. (*Applaudissements*)

01.12 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Il y a un an presque jour pour jour, nous connaissions l'une des plus terribles catastrophes ferroviaires de notre histoire. Les mots sont impuissants à traduire les conséquences de cet accident sur la vie des victimes, de leurs proches, de leurs amis et de leurs collègues et les jours qui viennent seront pour eux empreints d'émotion. Nous leur devons de ne jamais oublier ces événements.

Nous devons faire tout ce qui est raisonnablement possible pour éviter la répétition d'une telle tragédie. C'est la raison pour laquelle nous débattons aujourd'hui du rapport final de la commission spéciale sur la Sécurité du rail. Je le considère comme un arrêt intermédiaire dans la période qui suit l'accident de Buizingen. Cela signifie que nous nous arrêtons un instant sur les résultats, mais que le travail n'est certes pas terminé. Ce rapport n'est pas et ne peut pas être considéré comme l'aboutissement des efforts réalisés par les chemins de fer en matière de sécurité que ce soit par l'entreprise, par les instances de contrôle et encore moins par le

gouvernement et par le Parlement.

Nous disposons à présent de ce volumineux document analysant la politique en matière de sécurité depuis les années 80. Il contient certains constats bien pénibles sur le retard accusé par la Belgique en matière de sécurité du rail. Il ne s'agit toutefois pas véritablement d'une surprise. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle je me suis concerté avec le management du Groupe SNCB et les organisations syndicales reconnues pour formuler ensemble une réponse aux questions qui ont surgi après la catastrophe de Buizingen.

C'est également après cette catastrophe que le Groupe SNCB a décidé, à la demande de la commission, d'accélérer l'installation du système de sécurité TBL1+. Grâce au travail acharné de centaines de cheminots, cette opération se déroule pour l'heure selon le calendrier prévu. Les travaux peuvent parfois entraîner certains désagréments pour les voyageurs mais la décision d'installer le plus rapidement possible le TBL1+ n'a à aucun moment été remise en question. Il ne s'agit pas du système le plus sûr mais nous sommes confrontés au défi d'améliorer fortement la sécurité à court terme. L'installation généralisée du système européen ETCS nécessite un délai de plus de 10 ans. Nous avons le choix entre le niveau le plus élevé de sécurité sur quelques lignes ou une sécurité fortement renforcée sur toutes les lignes. C'est dans cette optique qu'a été opéré le choix pour le TBL1+. Je me réjouis dès lors du fait que cette commission approuve cette décision et qu'elle suivra de près sa mise en œuvre.

De multiples facteurs entrent en ligne de compte pour assurer une bonne politique de sécurité: les conditions de travail des conducteurs de trains, la politique en matière de recrutements, la mise en place d'une culture de la sécurité au sein du Groupe SNCB, la diminution du nombre de franchissements de signaux, la formation du personnel.

Le contrat de gestion constitue le principal instrument politique dont dispose le gouvernement vis-à-vis des entreprises publiques. Ce contrat impose des objectifs aux entreprises publiques qui bénéficient en échange de moyens suffisants de l'État pour les réaliser. D'aucuns estiment que trop peu d'attention est accordée à la sécurité dans les contrats de gestion. Depuis 2006, un changement important a tout de même été opéré dans ce domaine. Depuis lors, la politique de sécurité est légalement définie, en exécution de la réglementation européenne. Un contrat implique par définition que les modalités font l'objet de négociations, ce qui n'est pas le cas pour la sécurité car il faut y accorder la priorité absolue. Par ailleurs, de nouveaux opérateurs ferroviaires font leur apparition. Il faut absolument imposer des normes de sécurité élevées à tous les opérateurs.

Je partage l'avis selon lequel le contrat de gestion peut être utilisé comme un levier pour renforcer la mise en œuvre et le suivi. Des accords visant à trouver une réponse satisfaisante au défi de la sécurité ont été conclus entre les autorités publiques et le groupe ferroviaire et ont été inscrits dans un texte prospectif commun. Un addendum aux actuels contrats de gestion est en préparation afin d'ancrer formellement les engagements pris, comme demandé dans le rapport. Je me félicite dès lors que le Parlement soit associé à la conclusion du contrat de gestion.

Le rapport final de la commission spéciale stipule que les lacunes au niveau de la sécurité ne peuvent être justifiées par un manque de crédits d'investissement, et certainement pas ces dernières années. Je veux attirer l'attention à cet égard sur les défis budgétaires auxquels nous serons confrontés à l'avenir. La SNCB et Infrabel sont venus présenter un exposé sur l'éventuel déploiement du système de sécurité ETCS aux membres de la commission spéciale. Les frais d'investissement varient de 2,5 à 5 milliards d'euros en fonction du type de système qui sera choisi, ce qui représente une part considérable du budget d'investissement du groupe ferroviaire.

Il existe bien entendu de nombreuses autres demandes légitimes visant à développer le réseau ferroviaire et à améliorer la ponctualité et le confort des trains. Mais il est impossible, du point de vue budgétaire, de satisfaire toutes ces demandes. Il faudra donc opérer des choix.

Les recommandations contenues dans le rapport sont le résultat de nombreux mois d'efforts intensifs consentis par toutes les parties concernées: les parlementaires, le secrétariat, les experts et tous ceux qui ont été entendus en commission. Il ressort des résultats qu'il existe une volonté forte de rendre le rail plus sûr sans pour autant faire de vaines promesses. La commission a joué la carte du réalisme et du réalisable.

Nous vivons dans un contexte européen qui fixe de plus en plus les contours de la politique des chemins de fer. Il existe des directives en matière de sécurité, et je pense surtout à la structure du groupe ferroviaire. En commission, certains ont exprimé leur inquiétude à propos de la coordination entre les trois entités du groupe, et je partage tout à fait cette inquiétude. Régler ce problème pourra uniquement se faire en étroite concertation avec les instances européennes. Par ailleurs, je soutiens totalement l'idée selon laquelle le Groupe SNCB doit évoluer vers une organisation pratiquant une culture d'apprentissage et où les flux d'information n'iraient pas seulement du haut vers le bas mais également du bas vers le haut. Il faut être davantage à l'écoute des gens de terrain, de leur expérience et de leurs recommandations. Je suis convaincue que la politique de sécurité du Groupe SNCB est prioritaire, mais une culture de sécurité saine n'est possible que dans une organisation ayant intégré une culture d'apprentissage.

Les membres de la commission spéciale tiennent à assurer un suivi de l'évolution future de la sécurité du rail. Je soutiens une fois encore totalement cette proposition. J'ai d'ailleurs moi-même proposé que l'on institue un débat annuel, ici au Parlement, afin de faire le point en matière de sécurité. Si la tendance actuelle, qui est de légiférer de plus en plus en cette matière, se confirme, il sera d'autant plus important que le Parlement exerce pleinement sa mission de contrôle et qu'il prenne lui-même, si nécessaire, certaines initiatives législatives. *(Applaudissements)*

Le **président**: La discussion est close.

Deux motions ont été déposées:

- une première motion a été déposée par MM. Tanguy Veys et Gerolf Annemans;
- une deuxième motion a été déposée par Mmes Linda Musin, Valérie De Bue, Ine Somers et MM. Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh et David Geerts. (444/4)

Trois amendements sur la deuxième motion ont été déposés par M. Steven Vandeput. (444/4)

Le **président**: Souvent, le travail en commission oblige à des discussions techniques ardues. Nous sommes rarement des techniciens et il n'est pas aisé d'établir une conviction finale.

Il est évident que la commission spéciale "Sécurité du rail" a dû entendre les ingénieurs, les responsables et les technocrates, mais avant tout, elle a dû commémorer, jour après jour, les victimes.

La déferlante médiatique passée, les blessés, les familles endeuillées tentent encore aujourd'hui de se reconstruire. L'attention qu'ils méritent ne peut se diluer ni dans le temps ni dans les méandres de dossiers administratifs ou judiciaires.

Je salue ici le travail de tous les parlementaires qui ont toujours su garder au centre de leurs réflexions la douleur des familles, la sécurité des voyageurs et les conditions de travail des cheminots.

Notre devoir de parlementaire exige de garder le citoyen au centre de nos préoccupations. Je vous remercie de la priorité qui lui a été accordée, de votre écoute, de votre sensibilité et de votre investissement personnel pour clarifier l'aspect "sécurité" du rail.

Avec vous, avec les usagers, avec les victimes, avec le personnel de la SNCB, j'espère que de réelles leçons seront tirées, que les décisions indispensables seront prises. Nous ne pourrions pas effacer les douleurs, mais vous avez su les entendre. Nous ne pouvons que souhaiter que votre travail puisse, à l'avenir, éviter ces problèmes. *(Applaudissements)*

Le vote sur les amendements et sur les motions aura lieu ultérieurement.

Projet de loi

02 **Projet de loi portant des dispositions diverses concernant la Mobilité (1050/1-4)**

Discussion générale

02.01 Tanguy Veys, rapporteur: La commission de l'Infrastructure a examiné le projet de loi le 25 janvier 2011. Le secrétaire d'État, M. Schouppe, a précisé dans son exposé introductif qu'il s'agissait de la transposition des directives européennes n^{os} 2005/35 et 2009/132.

Le projet assure la conformité entre le cadre belge existant pour le respect des règles internationales concernant la prévention de la pollution par des navires avec les exigences de la réglementation européenne. Il prévoit l'instauration d'une inspection obligatoire de chaque navire suspecté de déversements illégaux de substances polluantes au moment de son entrée dans un port belge. Dans le même temps, il est précisé de manière plus explicite que toutes les personnes coupables de déversements illicites pourront être poursuivies.

Le système de régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National a été fixé par les arrêtés royaux des 27 mai et 21 juin 2004.

Mme Snoy juge le renforcement du contrôle exercé sur le déversement de déchets positif. Elle souhaite toutefois savoir à quelle fréquence ces contrôles seront réalisés et si les services d'inspection disposeront bien de moyens suffisants. En ce qui concerne les redevances aéroportuaires, beaucoup trop basses actuellement, elle estime qu'il convient de prendre en compte les nuisances environnementales et sonores. Les recettes supplémentaires pourraient financer des missions tant de l'exploitant aéroportuaire que de Belgocontrol.

M. Veys estime que le "droit" dont question dans l'avant-projet est, comme le Conseil d'État l'a d'ailleurs également fait observer, une sorte de taxe destinée à financer l'ASBL Institut pour le transport par batellerie. Il a dès lors été supprimé dans le rapport final. Il a demandé comment serait assuré le financement de cette ASBL.

Lors de la discussion de l'article 3 M. Wollants a demandé quelle sera l'ampleur de ces contrôles et s'ils seront basés uniquement sur la loi actuellement en discussion ou également sur la loi sur le dépôt obligatoire des déchets. Dans le cadre des amendements, il a indiqué que l'article 8 n'avait pas été adapté à une observation formulée par le Conseil d'État. Son amendement à ce sujet a été adopté à l'unanimité.

Lors du vote, l'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié, a été adopté à l'unanimité.
(Applaudissements)

Le **président**: La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion.
(Rgt 85, 4) (1050/4)

Le projet de loi compte 9 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 à 9 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

03 Commission de Surveillance de la Caisse des Dépôts et Consignations - Désignation d'un membre

Par lettre du 20 janvier 2011, le vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles communique que la Chambre doit, en application de l'article 5 de l'arrêté royal du 18 mars 1935 coordonnant les lois relatives à l'organisation et au fonctionnement de la Caisse des Dépôts et Consignations, désigner celui de ces membres qui remplira les fonctions de membre de la Commission de Surveillance de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 9 février 2011, je vous propose de nommer

Mme Veerle Wouters en qualité de membre de la Commission de Surveillance de la Caisse des Dépôts et Consignations pour un terme de deux ans prenant cours le 1^{er} janvier 2011, achevant ainsi les mandats de MM. Jean-Pol Henry et Luk Van Biesen.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

04 Centre fédéral d'expertise des soins de santé – Représentation de la Chambre dans le conseil d'administration

En application de l'article 270, § 1^{er}, de la loi-programme du 24 décembre 2002, la Chambre désigne parmi ses membres un membre qui siègera dans le conseil d'administration du Centre fédéral d'expertise des soins de santé.

Le représentant de la Chambre siège avec voix consultative.

Par lettres des 13 octobre 2010 et 1^{er} février 2011, le président du conseil d'administration du Centre fédéral d'expertise des soins de santé demande – eu égard à la nouvelle composition des Chambres législatives – de présenter un candidat à cette fonction.

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 9 février 2011, je vous propose de nommer Mme Maggie De Block en qualité de membre effectif du Centre fédéral d'expertise des soins de santé.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

05 Éloge funèbre – M. Paul Meyers

Le **président** (*devant l'assemblée debout*): mesdames et messieurs, le baron Paul Meyers, membre honoraire de la Chambre des représentants, est décédé des suites d'une longue maladie le 18 janvier dernier, à Woluwe-Saint-Pierre, à l'âge de 89 ans.

M. Meyers a obtenu les diplômes de docteur en droit et de licencié en notariat à l'Université de Louvain en 1944. Au cours de ses études, il fut actif un certain temps dans la Résistance: officiant comme courrier pour son père, M. André Meyers, qui était délégué de la province de Limbourg au sein du réseau de résistance Socrate, Paul distribuait des fonds aux résistants limbourgeois.

M. Paul Meyers était très attaché à sa ville natale de Hasselt. Jeune avocat, il s'engagea rapidement dans la politique locale au sein du CVP et fut élu conseiller communal à Hasselt lors des élections communales de 1946. Il devint d'emblée échevin des Finances, une fonction qu'il exercera de manière ininterrompue jusque fin décembre 1958 puis encore de juillet 1961 à juin 1963 avant de devenir bourgmestre de Hasselt en juin 1963.

Abstinente tranquille, Paul Meyers est rapidement devenu un homme unanimement respecté qui, ainsi que l'a très justement dit un journaliste, a conduit sa ville en bourgmestre avisé tout au long de la période mouvementée des années 70 et 80. Son maïorât fut jalonné par la construction du grand ring autour de Hasselt à partir de 1967, l'édification d'un Centre culturel et administratif dans les années 70, l'acquisition du domaine naturel Kiewit et le développement du site "Tweetorenwijk". M. Paul Meyers occupa la fonction de bourgmestre jusque fin décembre 1988, pendant un peu plus de 25 ans donc, et continua d'exercer le mandat de conseiller communal de Hasselt jusque fin décembre 1994.

M. Paul Meyers a également mené une carrière politique à l'échelon national. De juin 1949 à novembre 1971, il siégea au sein de notre assemblée pour l'arrondissement de Hasselt. Il occupa par ailleurs le poste de ministre des Travaux publics et de la Reconstruction au sein du gouvernement Gaston Eyskens II, de juin à novembre 1958, puis de ministre de la Santé publique et de la Famille au sein des gouvernements Gaston Eyskens III et IV, de novembre 1958 à avril 1961.

De 1961 à 1971, il siégea également à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe ainsi qu'à

l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale.

Au nom de la Chambre, j'ai adressé mes sincères condoléances à sa famille.

05.01 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Je voudrais m'associer, au nom du premier ministre et du gouvernement dans son ensemble, à l'hommage que le président vient de prononcer.

Affirmer que M. Paul Meyers, qui vient de nous quitter, était un grand homme et une grande figure de la démocratie est loin d'être un poncif. En tant que jeune homme d'une vingtaine d'années, Paul Meyers démontre déjà son courage et son attachement à nos valeurs démocratiques en s'engageant dans la résistance. En 1943 et 1944, il joue un rôle de coursier pour son père André Meyers au sein du groupe de résistance Socrates. Il contribue à la distribution de fonds aux résistants limbourgeois et aux réfractaires voués à la clandestinité.

Sans vouloir répéter l'impressionnant curriculum qui vient d'être lu par le président de la Chambre, je voudrais souligner quelques éléments saillants de sa carrière. Paul Meyers fut député CVP pour l'arrondissement de Hasselt de 1949 à 1971 et ministre de 1958 à 1961.

Il reste présent dans notre vie courante puisque nous lui devons la création d'un numéro national pour les appels d'urgence, à l'époque le 900. De nombreuses personnes doivent leur vie à cette initiative.

Paul Meyers était avant tout un *bourg-mestre* au sens le plus noble du terme. Profondément attaché, voire enraciné à sa ville de Hasselt, il siège au conseil communal de 1946 à 1988, sans interruption, 14 ans en qualité d'échevin des Finances et 25 ans, de 1963 à 1988, en tant que bourgmestre.

Il y a réalisé de nombreux projets, comme la création du centre culturel et du centre administratif. Dans le même temps, il a veillé en bon père de famille à ce que l'avenir ne soit pas sacrifié aux ambitions du présent. C'est pourquoi il tenait scrupuleusement les cordons de la bourse dans sa ville. Une belle ville dont il était fier, également en sa qualité de cité du genièvre. À de nombreuses réceptions, il faisait servir cette boisson nationale de la capitale du Limbourg. On le soupçonnait toutefois de faire remplir d'eau son propre verre puisqu'en réalité, il ne buvait pas une goutte d'alcool.

Paul Meyers vivait sobrement, en effet. Il se consacrait à la politique pour servir, pas pour se positionner. Il incarnait les valeurs démocrates-chrétiennes de disponibilité, de responsabilité sociétale et de solidarité au-delà des classes et des positions sociales.

(*En français*) Ceux qui ont connu Paul Meyers au Parlement fédéral se souviennent de lui comme d'un excellent collègue, aimable, calme dans les moments difficiles, toujours prêt à conseiller et à aider les jeunes parlementaires au-delà des frontières entre partis. Car telle était sa conception de la politique: œuvrer ensemble pour le bien commun dans le respect des opinions de chacun.

De son engagement dans les mouvements de jeunesse, Paul Meyers gardait un grand intérêt pour la jeunesse. Il est juste que la ville de Hasselt ait créé un prix à son nom pour récompenser un jeune de cette ville qui s'est distingué dans son activité de choix, qu'elle soit professionnelle, sociale, sportive ou culturelle.

Jusqu'à la fin de sa vie, Paul Meyers s'est engagé aussi, dans le cadre de la Fondation Roi Baudouin, dans des programmes pour offrir des vacances à des enfants atteints de maladies congénitales.

Mais dans toutes ses activités, le plus important était et restait pour lui sa famille, sa femme, la baronne Donatienne van Caloen, décédée en 2005, ses cinq enfants, ses nombreux petits-enfants et arrière-petits-enfants qui lui procuraient tant de bonheur.

(*En néerlandais*) À sa famille et à tous ceux qui étaient attachés à Paul Meyers, j'adresse au nom du gouvernement mes sincères condoléances.

La Chambre debout observe une minute de silence.

06 Éloge funèbre – M. Guillaume Cumps

Le **président** (*devant l'assemblée debout*): Nous avons appris le décès, survenu le 29 janvier dernier à Anderlecht, à l'âge de 91 ans, de M. Guillaume Cumps, ancien membre de la Chambre.

M. Cumps entama sa carrière politique dès après la Seconde Guerre mondiale, en 1946, en se présentant aux élections communales à Anderlecht comme candidat du PSB-BSP.

Six ans plus tard, lors des élections communales de 1952, il fut élu conseiller communal pour la première fois. Il fut échevin de l'Assistance publique et des Œuvres sociales sans interruption de 1957 à 1982. De 1972 à 1980, le bourgmestre Henri Simonet exerçant les fonctions de ministre et de commissaire européen, "Willy" – comme on l'appelait familièrement – Cumps fut aussi bourgmestre faisant fonction d'Anderlecht.

Après avoir démissionné en tant que conseiller communal en mars 1983, M. Cumps exerça, jusqu'en mars 1989, la fonction de président du Conseil de l'Aide sociale.

M. Cumps a siégé dans notre assemblée de mars 1974 à janvier 1977.

Au nom de la Chambre, j'ai adressé à la famille du défunt mes sincères condoléances.

06.01 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (*en français*): Willy Cumps était un vrai Bruxellois, un Anderlechtois.

Né à Bruxelles juste après la Première Guerre mondiale, en 1919, il fut candidat socialiste pour la première fois aux élections communales de 1946.

En 1952, il fut élu en tant que conseiller communal et, en 1957, à la suite d'un décès, il devint échevin de l'Assistance publique et des Œuvres sociales, une fonction qu'il a occupée jusqu'en 1982.

Pendant cette période, il a en plus été bourgmestre faisant fonction d'Anderlecht de 1972 à 1980, année pendant lesquelles Henri Simonet était ministre de l'Économie et commissaire européen. Cela illustre le rôle important que jouait Guillaume Cumps au sein du conseil communal et du parti socialiste d'Anderlecht.

(*En néerlandais*) M. Cumps a été membre de la Chambre des représentants de 1974 à 1977. Il a démissionné du conseil communal d'Anderlecht en 1983 pour devenir président du CPAS. Son long mandat d'échevin de l'Assistance publique démontre à quel point il s'est investi pour le bien-être social de ses concitoyens au cours de sa carrière politique.

(*En français*) Au nom du gouvernement, je présente à la famille et aux proches de M. Cumps mes condoléances les plus sincères.

La Chambre debout observe une minute de silence.

07 Prise en considération de propositions

Vous avez pris connaissance dans l'ordre du jour qui vous a été distribué de la liste des propositions dont la prise en considération est demandée.

S'il n'y a pas d'observations à ce sujet, je considérerai la prise en considération comme acquise et je renvoie les propositions aux commissions compétentes conformément au Règlement.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Je vous propose également de prendre en considération:

- la proposition de loi de Mmes Catherine Fonck et Sonja Becq modifiant la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre la discrimination entre les femmes et les hommes, instituant le rapport et le plan pour l'égalité des chances entre les femmes et les hommes (n° 1168/1).

Renvoi à la commission des Affaires sociales;

- la proposition de loi de MM. Philippe Goffin et Damien Thiéry et Mmes Gwendolyn Rutten, Carina Van Cauter et Marie-Christine Marghem modifiant le Code d'Instruction criminelle en ce qui concerne le règlement transactionnel et la déclaration libératoire et visant à introduire une procédure d'enquête en banque en matière d'impôts directs en insérant dans le Code des impôts sur les revenus 1992 les articles 322^{bis} et 338^{ter} (n° 1185/1);

- la proposition de loi de MM. Raf Terwingen et Servais Verherstraeten modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 en vue de lever le secret bancaire dans le cadre d'une lutte efficace contre la fraude (n° 1189/1);

- la proposition de loi de Mmes Meyrem Almaci et Muriel Gerkens et MM. Georges Gilkinet et Stefaan Van Hecke visant à réformer le système de régularisation fiscale permanente (n° 1195/1).

Renvoi à la commission des Finances et du Budget;

- la proposition de loi de Mme Leen Dierick, M. Karel Uyttersprot, Mmes Marie-Christine Marghem et Zuhail Demir et M. David Clarinval modifiant la loi du 20 décembre 2010 concernant l'exercice de certains droits des actionnaires de sociétés cotées (n° 1193/1).

Renvoi à la commission chargée des problèmes de Droit commercial et économique;

- la proposition de résolution de M. Dirk Van der Maelen, Mme Eva Brems, M. François-Xavier de Donnea, Mmes Ingeborg De Meulemeester et Els Demol et MM. Patrick Dewael, Stefaan Vercamer et Bruno Tuybens relative aux évolutions en Afrique du Nord et au Moyen-Orient (n° 1194/1);

- la proposition de résolution de MM. André Flahaut et François-Xavier de Donnea relative à la création d'un organe interparlementaire d'accompagnement et d'avis pour la Politique étrangère et de sécurité commune et la Politique de sécurité et de défense commune (n° 1196/1).

Renvoi à la commission des Relations extérieures;

- la proposition de loi de Mme Sonja Becq étendant la protection pénale des personnes vulnérables contre la maltraitance et la malmenance (n° 1198/1).

Renvoi à la commission de la Justice.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Demandes d'urgence

07.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): Je demande l'urgence pour la proposition de résolution n° 53/1196, parce que les présidents de la Chambre et du Sénat devront prendre position à ce sujet début avril lors d'une réunion des présidents des parlements des 27 membres de l'Union européenne.

L'urgence est adoptée par assentiment.

07.02 **Dirk Van der Maelen** (sp.a): Je demande l'urgence pour une proposition de résolution concernant les événements en Tunisie et en Égypte, afin d'éviter que cette résolution ne soit adoptée après les faits. Nous avons réuni des signatures dans la plupart des partis.

L'urgence est adoptée par assentiment.

Votes nominatifs

08 **Motions déposées en conclusion du débat sur le rapport de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen (444/4)**

Ces motions ont été déposées en séance plénière du 10 février 2011.

Deux motions ont été déposées dans l'ordre chronologique suivant:

- une première motion a été déposée par MM. Tanguy Veys et Gerolf Annemans;
- une deuxième motion a été déposée par Mmes Linda Musin, Valérie De Bue et Ine Somers et

MM. Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh et David Geerts.

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 9 février 2011, je vous propose de voter sur les motions dans l'ordre chronologique de leur dépôt.

Je mets aux voix la motion de MM. Tanguy Veys et Gerolf Annemans.

08.01 Steven Vandeput (N-VA): Si nous pouvons largement nous rallier à la première motion de MM. Veys et Annemans relative aux constatations et aux recommandations, nous estimons qu'il est injustifiable d'arrêter l'installation du système TBL1+ en ce moment. Voilà pourquoi nous nous abstiendrons lors du vote.

Le **président**:

(*Stemming/vote 1*)

Ja	11	Oui
Nee	82	Non
Onthoudingen	24	Abstentions
Totaal	117	Total

La motion est rejetée. Par conséquent, la Chambre peut se prononcer sur l'autre motion.

Avant de passer au vote sur la motion de Mmes Linda Musin, Valérie De Bue et Ine Somers et MM. Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh et David Geerts, nous votons sur les amendements de M. Steven Vandeput sur celle-ci.

Vote sur l'amendement n° 1 de Steven Vandeput sur la deuxième motion. (444/4)

(*Stemming/vote 2*)

Ja	35	Oui
Nee	82	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	117	Total

En conséquence, l'amendement est rejeté.

Vote sur l'amendement n° 2 de Steven Vandeput à la deuxième motion. (444/4)

Peut-on considérer que le résultat du vote précédent est valable pour celui-ci? (*Oui*)

(*Vote 2*)

En conséquence, l'amendement est rejeté.

Vote sur l'amendement n° 3 de Steven Vandeput à la deuxième motion. (444/4)

Peut-on considérer que le résultat du vote précédent est valable pour celui-ci? (*Oui*)

(Vote 2)

En conséquence, l'amendement est rejeté.

Je mets aux voix la motion de Mmes Linda Musin, Valérie De Bue et Ine Somers et MM. Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh et David Geerts.

08.02 Steven Vandeput (N-VA): Une majorité au sein de cette Chambre estime que le rapport suffit, que des structures doivent être réexaminées, mais d'une façon relativement superficielle, qu'il y a des responsabilités, mais que les responsables ne doivent pas être désignés, et que pour siéger dans le conseil d'administration, le curriculum vitae est plus important que l'expertise. Dès lors, force nous est de nous abstenir à propos de ce rapport qui comporte pourtant bon nombre de points positifs.

Le **président:**

(*Stemming/vote 3*)

Ja	82	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	35	Abstentions
Totaal	117	Total

La motion est adoptée.

09 **Projet de loi portant des dispositions diverses concernant la Mobilité (1050/4)**

(*Stemming/vote 4*)

Ja	117	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	117	Total

En conséquence, la Chambre adopte le projet de loi. Il sera transmis au Sénat.

10 Adoption de l'ordre du jour

Nous devons nous prononcer sur le projet d'ordre du jour que vous propose la Conférence des présidents.

Pas d'observation? (*Non*) La proposition est adoptée.

La séance est levée à 21 heures. Prochaine séance plénière le jeudi 17 février 2011 à 14 h 15.

De vergadering wordt geopend om 18.49 uur en voorgezeten door de heer André Flahaut.

De **voorzitter**: Een reeks mededelingen en besluiten moet ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij worden op de website van de Kamer en in de bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen.

Berichten van verhindering

Ambtsplicht: Elio Di Rupo

Gezondheidsredenen: Corinne De Permentier, Minneke De Ridder, Annick Ponthier, Reinilde Van Moer

Zwangerschapsverlof: Barbara Pas

Benelux: Maya Detiège

Federale regering

Joëlle Milquet, vice-eersteminister en minister van Werk en Gelijke Kansen, belast met Migratie- en asielbeleid: ambtsplicht

Sabine Laruelle, minister van KMO's, Zelfstandigen, Landbouw en Wetenschapsbeleid: ambtsplicht

Pieter De Crem, minister van Landsverdediging: met zending buitenslands (Libanon)

Philippe Courard, staatssecretaris voor Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding: ambtsplicht

01 Verslag van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen (444/1-4)**Hervatting van de bespreking**

01.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Sommige spoorwegmaatschappijen in de ons omringende landen hebben een tragische reeks dramatische ongevallen aangegrepen om de spoorwegveiligheid te verbeteren.

Uit een intern NMBS-rapport uit 1991 komt naar voren hoezeer men zich bewust was van de nood aan een automatisch beveiligingssysteem voor de treinen. Waarom leidde die bezorgdheid niet tot de invoering van zo een ATP-systeem?

Na meer dan zes maanden werk komt de commissie tot een duidelijke vaststelling: ons land hinkt in dat opzicht achterop. Sinds 1982 werden er beslissingen genomen, die echter niet uitgevoerd werden. Men mag dat niet zozeer toeschrijven aan een begrotingskwestie als wel aan de afwezigheid van een veiligheidscultuur, een te geringe betrokkenheid van de overheid, een zwak projectmanagement en een slecht ingeschatte planning.

De commissie heeft 109 aanbevelingen opgesteld, 109 sporen die gevolgd kunnen worden om de veiligheid te verbeteren.

Die aanbevelingen behelzen in het bijzonder de versnelde invoering van het veiligheidssysteem ETCS tegen 2023, de installatie van TBL1+ op de sporen en de treinen met inachtneming van de deadline van 2015, de verbetering van de werkomstandigheden van de treinbestuurders en een grotere onafhankelijkheid van de controleorganen ten opzichte van de NMBS-Groep.

Bovendien zullen de managers van de NMBS-Groep voortaan rekenschap moeten afleggen op het stuk van veiligheid. Daartoe zullen in het beheerscontract bepaalde doelstellingen worden vooropgesteld. Als

eindconclusie van dit hoofdstuk bevestigt de Kamer van volksvertegenwoordigers dat ze de wil heeft om met de bevoegde minister over het opstellen van het beheerscontract in dialoog te treden.

Ik kom tot de openbare aanbestedingen van de NMBS-Groep. Als gevolg van het gevoerde industriële beleid in ons land is men er niet in geslaagd ons spoornet met een performant veiligheidssysteem uit te rusten. Het verslag van het Rekenhof is in dit verband verhelderend, maar het kwam te laat om er nog de nodige lering uit te trekken. De strategische keuze voor het niet-interoperabele TBL1+-systeem heeft een rem gezet op de concurrentie voor de uitrusting van een beperkt spoornet.

De actualiteit toont nogmaals aan hoe relevant het debat over de spoorwegveiligheid is. Het is absoluut noodzakelijk dat de aanbevelingen van de commissie worden uitgevoerd door de NMBS-Groep, de nieuwe regering, de administratie en het Parlement. Infrabel, de NMBS en de vakbonden hebben positief gereageerd.

Dankzij de bijzondere commissie kon men druk blijven uitoefenen. De opvolgingscommissie garandeert dat het onderwerp niet in de vergetelheid raakt. In die geest zal de Ecolo-Groen!-fractie de aanbevelingen van het verslag steunen.

01.02 Ine Somers (Open Vld): De eindconclusies van de bijzondere commissie zijn ontnuchterend en alarmerend. Het aantal reizigers dat dagelijks de trein neemt, is de laatste jaren enorm toegenomen. Daardoor is het veiligheidsrisico ook toegenomen. Tussen 1982 en 2010 is er echter bijna geen enkele betekenisvolle verbetering inzake spoorwegveiligheid vast te stellen. De treinrampen in Aalter en Pécrot hebben weliswaar geleid tot plannen en intenties, maar niet tot afdoende actie op het terrein. Het aantal seinoverschrijdingen blijft nog steeds toenemen. België is een van de landen waar het spoorwegnet het minst is uitgerust met beveiligingssystemen die de treinen doen afremmen. Wellicht had men hiermee de ramp in Buizingen kunnen vermijden.

Er kan niet één zondebok worden aangeduid. Het gaat om een verantwoordelijkheid van de politiek, het management, het personeel en alle personen en organisaties die betrokken zijn bij het spoorbeleid.

De aanbevelingen en conclusies in het verslag zijn duidelijk en kernachtig geformuleerd. Ze hebben de ambitie om de spoorveiligheid in ons land naar een hoger niveau te tillen.

De evolutie van de spoorwegveiligheid in België moet in een ruim tijdskader bekeken worden, want de erfenissen uit het verleden blijven vandaag nog doorwegen. De implementatie van TBL1+ vindt niet plaats omdat dit nu het beste systeem is. Dit gebeurt enkel om op korte termijn over een basissysteem inzake veiligheid te kunnen beschikken, dus eigenlijk om onze grote achterstand op dit vlak weg te werken.

Het juridische statuut van TBL1+ is echter precair en kan niet worden opgelegd aan andere operatoren. Gelijktijdig moet het ETCS-project worden voortgezet en uitgevoerd. De planning voor de volledige uitrol van TBL1+ moet strikt worden gerespecteerd. Er moet zo vlug mogelijk duidelijkheid komen over de omschakeling op lange termijn naar een meer ambitieuze ETCS-norm. Een ambitieus masterplan moet voor een veiligheidsrevolutie zorgen in ons land. Bij de opmaak moet men ook de impact van ETCS op de dienstverlening grondig in kaart brengen. Niet alleen de veiligheid, maar ook de stiptheid, de capaciteit en de reizigersinformatie moeten terzelfder tijd naar een hoger niveau.

Het budgettaire aspect mag niet als reden worden aangehaald waarom een klassiek remsysteem met automatische stopfunctie niet vroeger dan in onze buurlanden werd geïmplementeerd. Na de treinbotsing in Aalter werden tot tweemaal toe budgetten uitgetrokken om eigen nationale systemen TBL1 en TBL2 te ontwikkelen, maar de uitrol bleef achteraf zeer beperkt. Nochtans was deze wel opgenomen in de meerjarenplannen.

Vanaf begin jaren 90 gingen alle aandacht en middelen naar de opkomst van het hogesnelheidsverkeer. De veiligheid op het klassieke spoornet werd volledig verwaarloosd. De aandacht werd tevens meer gevestigd op de veiligheid op de overwegen. De NMBS anticepeerde niet en ging ervan uit dat een zwaar ongeval, zoals in Aalter, zich nooit meer zou voordoen. Deze onderontwikkelde veiligheidscultuur zou opnieuw een dramatische illustratie kennen in Pécrot in 2001.

De overheid draagt ook een zware verantwoordelijkheid. Er was een enorme vervlechting tussen de politiek en de nationale industrie. Dit heeft de NMBS verhinderd om de juiste investeringsbeslissingen te nemen. Er waren nochtans goedpresterende systemen te koop in het buitenland.

Na de wet op de autonome overheidsbedrijven beschouwde de politiek de veiligheid op het spoor enkel nog als een intern operationeel probleem bij de NMBS, waarmee de regering zich niet langer 'te moeien' had. De steeds toenemende discrepantie tussen de plannen en de uitvoering bleef daardoor onopgemerkt.

Na Pécrot duurde het uiteindelijk nog tot 2009 voor er nieuwe automatische remsystemen in de trein en op het spoor werden geïnstalleerd. Deze kentering in het veiligheidsbeleid, die concreet gestalte kreeg vanaf 2005, heeft helaas de zware treinbotsing in Buizingen op 15 februari 2010 niet kunnen vermijden.

Spoorwegveiligheid moet ruimer bekeken worden dan enkel vanuit het technische aspect. Zo is het personeelsbeleid van de NMBS-Groep paradoxaal. Een Europese richtlijn legt de verantwoordelijkheid voor de exploitatieveiligheid ondubbelzinnig bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Toch is bij de NMBS-Groep het personeelsbeleid ondergebracht bij de holding. Wij vinden de aanbeveling dat men moet nagaan hoe NMBS en Infrabel meer vat kunnen krijgen op het HRM-beleid, dan ook heel belangrijk. Het Bergen-rapport van 17 maart 2008 gaf aan dat de te trage aanpassing van de reglementering leidt tot een beleid dat te weinig afgestemd is op de noden van de entiteiten. Er is sprake van onaangepaste wervingsprocedures.

De structuur is geen doel op zich, maar ze moet een middel zijn om het doel te bereiken. Het mag niet dat de bijzondere commissie nu belangrijke conclusies trekt en aanbevelingen doet die ook al drie jaar geleden zijn vastgesteld.

Ook de arbeidsomstandigheden van de treinbestuurders vragen bijzondere aandacht. Uit onderzoek blijkt dat het voorbijrijden van een sein, dat een voorbode van een zware treinbotsing kan zijn, dikwijls te wijten is aan onoplettendheid of verstrooidheid. Om de waakzaamheid aan te scherpen, moeten de treinbestuurders continu worden gesensibiliseerd. Ook moet het gebruik van de eigen gsm of van andere toestellen die de aandacht kunnen afleiden, aan banden worden gelegd. Bij de analyse van de werkdruk moet men bovendien toezien op een strikte naleving van de cumulatiebeperking. De NMBS-Groep en de vakbonden moeten zich grondig bezinnen of een bijberoep wel verantwoord is.

Het is van enorm belang dat men snel en efficiënt kan optreden, indien treinbestuurders of andere personen problemen met de zichtbaarheid van de seinen of andere veiligheidsrisico's signaleren. Er is vastgesteld dat het tot vier jaar kon duren vooraleer signalisatieproblemen werden opgelost. De strakke hiërarchieën belemmeren en snelle en efficiënte aanpak van de problemen. De organisatie van de NMBS-Groep moet dringend worden vereenvoudigd en afgevlakt. Informatie moet gemakkelijker kunnen doorstromen. Risico's moet men snel en efficiënt kunnen aanpakken, zowel bottom-up als top-down. Ook moeten de verschillende entiteiten van de NMBS-Groep beter samenwerken. De horizontale overlegorganen hebben hun ambities nog te weinig kunnen waarmaken.

Ook moet men de NMBS helpen om zich te ontdoen van een gesloten ingenieursmentaliteit. De Deense spoorwegen kunnen hierbij als voorbeeld fungeren.

De veiligheidscultuur binnen de NMBS-Groep moet kunnen evolueren naar een niveau waarbij het continu leren en verbeteren van de veiligheid centraal staan en waarin ieder individu zich betrokken voelt om zijn verantwoordelijkheid inzake veiligheid op te nemen. De overheid moet die transformatie sturen en ondersteunen.

In de volgende beheersovereenkomsten met de NMBS-entiteiten moeten concrete doelstellingen inzake veiligheid worden opgenomen, gekoppeld aan een bonus-malusregeling in de bezoldiging van de leidinggevenden.

Het volgende meerjareninvesteringsplan 2012-2024 moet integraal in het teken van de veiligheid staan. Er

moet in de nodige budgetten worden voorzien, in het bijzonder voor de implementatie van TBL1+ en ETCS.

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) moet eindelijk volledig onafhankelijk en met voldoende middelen zijn werk kunnen doen. Ook op dat vlak heeft de regering in het verleden gefaald. Door de liberalisering zal het belang van de DVIS als een sterke, onafhankelijke overheidsregulator nochtans toenemen en daarom moet de overheid eindelijk de nodige middelen uittrekken voor deze dienst. In 2007 en 2008 werd bijvoorbeeld geen enkele audit uitgevoerd, in 2009 welgeteld één. Dat is onverantwoord.

Voor Open Vld is dit eindverslag slechts een begin, vermits het nu zaak is om de plannen en aanbevelingen ervan uit te voeren. Vandaar ook ons pleidooi om een structureel vervolg te breien aan deze bijzondere commissie. De treinramp in Buizingen mag niet vervagen in ons collectieve geheugen en de veiligheid op het spoor moet voortaan altijd volstrekte prioriteit krijgen. (*Applaus*)

01.03 Linda Musin (PS): Het verschrikkelijk treinongeluk van 15 februari 2010 in Buizingen dompelde vele nabestaanden in rouw en sloeg het land met verstomming. Hoe kon een dergelijke tragedie gebeuren? De politieke wereld diende naar antwoorden te zoeken. Werd de spoorwegveiligheid verwaarloosd? Werd er te weinig in geïnvesteerd? Werden er verkeerde beslissingen genomen? Waarom is het Belgische spoorwegnet onvoldoende uitgerust met veiligheidssystemen? Onze commissie heeft geprobeerd deze vragen te beantwoorden tijdens haar werkzaamheden die met de nodige ernst, objectiviteit en vastberadenheid werden uitgevoerd. We hebben alle betrokken actoren gehoord.

Onze eerste opdracht bestond erin na te gaan welke keuzes er de jongste 30 jaar op het gebied van spoorwegveiligheid werden gemaakt, om er zo achter te komen waarom België vandaag zozeer achterop hinkt. We stonden voor een zware taak. Daarnaast moesten we de huidige toestand analyseren en de veiligheid op het spoorwegnet verbeteren.

We beschikken thans over een goed onderbouwd verslag, met besluiten en concrete aanbevelingen.

Het is zaak om sommige vaststellingen in herinnering te brengen. Ja, de NMBS heeft al te zeer vertrouwd op haar eigen industrie. Ja, door foute keuzes, foute ramingen en foute berekeningen moet het Belgische spoorwegnet het stellen zonder een performant veiligheidssysteem. Ja, na bepaalde interne beslissingen bij de NMBS is er onvoldoende controle geweest. In die zin moeten we ook onze eigen tekortkomingen durven erkennen.

Vandaag wordt er een veiligheidssysteem (TBL1+) geïnstalleerd op alle locomotieven en het volledige spoorwegnet. Hoewel dat systeem ontegenzegglijk voor verbetering vatbaar is, is het een eerste stap en onze commissie zal erop moeten toezien dat het binnen de kortste keren volledig wordt geïnstalleerd. Een mislukking valt immers vaak te herleiden tot een reeks beslissingen die nooit worden uitgevoerd. Dit systeem zal een stap zijn in de richting van een uiterst performant interoperabel systeem dat aan de Europese ERTMS-norm voldoet. We zullen druk blijven uitoefenen op de NMBS-Groep opdat die overgang zo snel mogelijk zou kunnen gebeuren.

Een ander fundamenteel gegeven is het belang van het menselijke aspect. De veiligheid van het spoorwegnet rust grotelijks op de schouders van alle spoor mannen, en van de bestuurders in het bijzonder.

De mens is en blijft als eerste borg staan voor de spoorwegveiligheid. Daarom ben ik, namens mijn fractie, verheugd over de aanbevelingen die door onze commissie werden geformuleerd: de opleidingen moeten worden verbeterd, geëvalueerd en gemoderniseerd, er moet meer rekening worden gehouden met de werkdruk voor de treinbestuurders en de informatie-uitwisseling moet worden verbeterd.

Onze aanbevelingen moeten worden ingebed in het ruimere kader van een groep bedrijven die een echte veiligheidscultuur ontwikkelt. Bedrijven, dus, waarin een probleem niet alleen een straf uitlokt, maar ook aan het denken zet. Minder starre bedrijven, waarin de informatie op een vlotte manier wordt uitgewisseld.

Er moeten maatregelen komen op het niveau van het spoorwegpersoneel, op dat van de bedrijven én op het beleidsniveau. Dat is de bedoeling van de aanbevelingen van de bijzondere commissie. Ik wil op enkele daarvan nader ingaan.

We zijn vooreerst opgetogen over de oprichting van het *Safety Platform* bij de FOD Mobiliteit.

Ook aanwervingsproblemen en mogelijke personeelstekorten voor beroepen die sowieso noodzakelijk zijn voor de installatie van de veiligheidssystemen, zullen vermeden kunnen worden dankzij de invoering van een werkgelegenheidsbarometer bij de NMBS-Groep. Tot slot wijs ik er op dat er veiligheidsdoelstellingen in de beheerscontracten van de NMBS-Groep zullen worden opgenomen, en dat een deel van de bezoldiging van de managers voortaan zal afhangen van het al dan niet bereiken van die doelstellingen.

De PS-fractie zal het verslag goedkeuren, maar we moeten erop toezien dat onze aanbevelingen tot resultaten leiden.

De heer Vandeput had het eerder over de CEO's die wakker geschud werden. Ik stel op mijn beurt vast dat het drie maanden duurde voordat de N-VA in de commissie wakker werd. Ik ben ontgoocheld over de houding van die partij. We hebben nochtans zo correct mogelijk gewerkt en een echte consensus nagestreefd. We zagen het als onze plicht om tegenover de waardigheid van de nabestaanden van de slachtoffers, de waardigheid van ons werk te stellen. We zijn daar voor een groot deel in geslaagd, maar ik stel vast dat het voor sommigen een onmogelijke opgave is gebleken. (*Protest bij de N-VA*)

01.04 Steven Vandeput (N-VA): Ik heb het moeilijk met deze schampere aanvallen op onze houding in de commissie. Wij hebben vanaf dag één consequent gepleit voor een duidelijke cultuur van verantwoordelijkheid binnen de NMBS-Groep. We moeten bereid zijn tot een structurele aanpak van de problemen en het is mijn taak als parlementslid om onze drie amendementen te blijven verdedigen: we willen een verantwoordelijke, we willen gedepolitiseerde raden van bestuur en we willen een objectieve doorlichting van de NMBS-structuren. Als men dat laakbaar vindt, kan ik dat alleen maar betreuren! (*Applaus van N-VA, Vlaams Belang en LDD*)

01.05 Linda Musin (PS): Vandaag voert u het hoogste woord omdat de camera's draaien, terwijl wij wekenlang de aanbevelingen hebben bestudeerd en een gezamenlijk verslag hebben afgeleverd. Als we vandaag mee op de trein willen springen, dan moeten we onze verantwoordelijkheid opnemen en de veiligheid op ons spoorwegnet verhogen. De PS-fractie zal haar verantwoordelijkheid opnemen door zowel het verslag goed te keuren als de tenuitvoerlegging van de aanbevelingen te steunen. (*Applaus bij de PS en de sp.a*)

01.06 Steven Vandeput (N-VA): Maar wij vragen enkel wat we altijd hebben gevraagd! Wij stellen vast dat de PS de structuren van de NMBS wel wil herbekijken, maar dan ook weer niet te grondig. Ze gaat er bovendien van uit dat een veiligheidscultuur wel spontaan, als manna uit de hemel, zal ontstaan bij de NMBS-Groep. Anno 2011 is om in een raad van bestuur te mogen zetelen voor sommigen een partijkaart blijkbaar nog steeds belangrijker dan de juiste competenties. (*Luid applaus van N-VA, Vlaams Belang en LDD*)

01.07 Linda Musin (PS): Als we voortbouwen op de 109 aanbevelingen en werken aan de tenuitvoerlegging ervan, beginnen we volgens u van nul af aan. Wel, daar snap ik niets meer van! (*Opnieuw applaus bij de PS en de sp.a*)

01.08 Tanguy Veys (VB): Deze bijzondere commissie heeft hard en correct gewerkt. De bitse reacties van daarnet tegen de N-VA verwonderen mij. De N-VA is steeds consequent in haar standpunten geweest. Ik begrijp niet dat zo zwaar wordt getild aan – ocharme – drie amendementen. Wij zullen ze in elk geval goedkeuren, als dat een troost moge zijn.

Ondanks het harde werk zijn de resultaten van één jaar onderzoek eigenlijk mager. Men durft de juiste keuzes en analyses niet te maken. Dat heeft natuurlijk zijn redenen. Kort na de ramp kwamen meteen een aantal namen van politici in beeld.

De beide bijzondere commissies hadden alle troeven in handen om goed te kunnen werken. Heel wat experts maakten een haarscherpe analyse van het beleid bij de NMBS. 'Experts Buizingen snoeihard voor

NMBS' kopte een krant bij de aanvang van de tweede commissie. Maar na afloop van de commissie, zelfs voor er nog maar één letter van de conclusies was neergepend, konden al wij in de pers lezen: 'Achtien doden, niemand treft schuld'.

Door te concluderen dat 'iedereen schuld heeft' ontspringt meteen iedereen de dans. Ook het Parlement zou te kort zijn geschoten. Ik heb de commissie nochtans geen analyse zien maken van de parlementaire werkzaamheden. Laten we daarentegen eens kijken naar wie er sinds 1982 allemaal een verantwoordelijke post bekleedde inzake de spoorwegen, hetzij in de raad van bestuur, hetzij als CEO of als minister: Didier Reynders, Herman De Croo, Jean-Luc Dehaene, Etienne Schouppe, Guy Coëme, Elio Di Rupo, Michel Daerden, Karel Vinck, Isabelle Durant, Johan Vande Lanotte, Renaat Landuyt, Bruno Tuybens, Steven Vanackere. Op twee na passeren werkelijk alle politieke partijen de revue en dat is natuurlijk de reden waarom 'iedereen' schuld moet hebben. Ja, inderdaad, de partijen die hebben meegeholpen om de raden van bestuur vol incompetente mensen te stouwen, die treffen inderdaad schuld.

Nu wordt gezegd dat de afschaffing van TBL1 niet had mogen gebeuren in 1987. In 1987 was Herman De Croo minister van Verkeerswezen. Dat is een duidelijk en vaststaand feit, maar toch durft men niet zo ver te gaan om de politici voor hun verantwoordelijkheid te plaatsen. Alle gevestigde partijen zijn in hetzelfde bedje ziek. Men beweert hier dat er geen taboes waren in de commissie. Die waren er wel! In het rapport ontbreken de namen van de verantwoordelijke politici. En daarmee bedoel ik ook Etienne Schouppe en Inge Vervotte, niet alleen wat het verleden betreft, maar ook met het oog op de oplossingen.

Natuurlijk zijn niet alle aanbevelingen van de commissie slecht. De conclusies en aanbevelingen over de menselijke factor in de veiligheidscultuur, aanwerving, opleiding, werkdruk en arbeidsomstandigheden zijn goed. Ook inzake de seinvoorbijrijding en de bedrijfscultuur vonden wij elkander. Deze voorstellen worden door de hele commissie 'gedragen'. Mijn waardering trouwens voor de voorzitter, die een correcte en objectieve rol speelde.

Toch ontbreekt een aantal cruciale aanbevelingen. Het is een feit dat de verantwoordelijke politici nooit wakker lagen van veiligheid. Als zij de juiste keuzes hadden gemaakt, had deze ramp vermeden kunnen worden. Menig politicus ontliep tijdens de hoorzittingen zijn verantwoordelijkheid. "Ik ben toch geen techniker!", antwoordde een voormalige premier uit Vilvoorde op pertinente vragen over de veiligheidssystemen. Als we met cijfers aantoonde hoe dramatisch de situatie was, hoorden we dat het onmogelijk is om vergelijkingen met het buitenland te maken en dat er ook landen zijn die het nog veel slechter doen.

De politisering is een groot pijnpunt. Ik hoop van harte dat het Parlement werk zal durven maken van de amendementen. Andere tekortkomingen die het rapport vermeldt, betreffen de veiligheidscultuur, de onafhankelijke onderzoeksinstantie en de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen. In plaats van die dienst lost te koppelen van de NMBS, zoals Europa en de Raad van State willen, probeert men het huidige beleid te vergoelijken. Er zijn zware fouten gemaakt, ook in een nog niet zo ver verleden. Een slecht zichtbaar sein werd pas na twee of vier jaar vervangen. Dat was de gewoonte. Ik hoor nu mooie engagementen, maar de vraag is of al die mooie plannen ook zullen worden gerealiseerd.

Men kiest principieel voor het verouderde TBL1+. De reden daarvoor is dat dit beter is dan niets te doen. Dan kan men net zo goed voorstellen om de treinen maar 30 km per uur te laten rijden. Dan zal het spoor nog veiliger zijn. Er bestaat nochtans een nieuw systeem met een hogere veiligheidsgraad: ETCS.

Wij dienden een motie in omdat wij nergens in het commissieverslag een schuldbekentenis vinden, noch van de politici, noch van de opeenvolgende NMBS-bazen. Dit verslag geeft geen duidelijkheid aan de slachtoffers of nabestaanden van de diverse spoorongelukken. De kwestie van de verantwoordelijkheid wordt omzeild.

Als bijzondere commissie hadden wij ook een aanbeveling kunnen doen inzake de begeleiding van de slachtoffers, maar op dat vlak schieten wij schromelijk te kort. De slachtoffers en nabestaanden worden aan hun lot overgelaten. Ze horen nauwelijks nog iets van de NMBS. Wat Buizingen betreft, is het onderzoek na een jaar nog niet eens afgerond en weet men nog steeds niet wat de precieze oorzaak van het ongeval was. Dat is allemaal bijzonder pijnlijk. Ik hoop dat de politici die op 15 februari 2011 vooraan zullen staan bij de

herdenking te Buizingen daar toch maar eens aan denken. (*Applaus van VB*)

01.09 Christophe Bastin (cdH): Een jaar geleden vond de tragedie van Buizingen plaats. Op 15 februari 2010 om 8.26 uur botsten twee reizigerstreinen tegen elkaar in de buurt van Halle. Negentien mensen kwamen om het leven. Vele mensen en families werden door dat drama getekend.

Men heeft toen gezegd dat de omstandigheden van deze tragedie dienden te worden opgehelderd om een herhaling van een dergelijk ongeval te voorkomen, ook al kan men niet elk risico uitsluiten. Het gerecht zal moeten uitmaken wie waarvoor verantwoordelijk is in dit drama, het zoveelste in een reeks incidenten en ongevallen die aantonen dat er wat schort aan de veiligheid van onze vervoerssystemen.

Het Parlement diende ook betrokken te worden bij de zoektocht naar de waarheid. Daarom heeft de Kamer deze bijzondere commissie in het leven geroepen. Haar taak bestond niet uit het vaststellen van de verantwoordelijkheden, ze werd opgericht om de veiligheid van het spoornetwerk te onderzoeken. We dienden zicht te krijgen op de strategische keuzes, de investeringen en de werking van de spoorwegoperators, de infrastructuurbeheerder en de beleidslieden. De afgelopen maanden heeft onze commissie zich in de eerste plaats daarmee beziggehouden. Het werk van de parlementsleden, die werden bijgestaan door deskundigen, heeft een driehonderd pagina's tellend verslag opgeleverd met doorwrochte besluiten en aanbevelingen.

We hebben zeker een technisch verslag uitgebracht, maar zijn we niet al te vlug vergeten dat we in de eerste plaats geconfronteerd werden met een menselijke tragedie en het verdriet van families?

Wij hebben de veiligheid van het spoor onderzocht, wat onze taak was, maar wij hebben de slachtoffers niet gehoord. Daarom vragen wij of er bij ieder ongeval waarbij de NMBS betrokken is een aanspreekpunt zou zijn waar slachtoffers en hun familie terecht kunnen voor begeleiding.

De 109 aanbevelingen uit het verslag geven duidelijk weer wat de zwakke punten zijn. Uit een en ander blijkt ook dat een radicale mentaliteitswijziging bij de NMBS-Groep noodzakelijk is. Het hele systeem heeft gefaald en het moet dan ook helemaal worden bijgestuurd.

Ook al betreuren wij dat de commissie niet genoeg nadruk heeft gelegd op het menselijke aspect, toch willen wij de kwaliteit van het geleverde werk onderstrepen. De aanbevelingen zijn van cruciaal belang voor een diepgaande verandering. Voor mijn fractie moet vooral aandacht uitgaan naar de volgende punten.

De aanbevelingen inzake het menselijk kapitaal moeten voorrang krijgen, want zelfs wanneer er hulpbesturingssystemen worden ingezet, zijn het de werknemers die dagelijks verantwoordelijk zijn voor het goed functioneren van deze systemen. Uit de werkzaamheden van de commissie is gebleken dat het personeelsbeheer van de NMBS-Groep tekortschiet. Aanwerving en opleiding moeten worden aangepakt en verbeterd. Er moet meer worden gedaan voor het invullen van knelpuntberoepen, met name door de gezochte profielen te herzien en door aan de betrokkenen interne opleidingen te verstrekken.

De arbeidsvoorwaarden van het personeel moeten worden herzien: een grotere efficiency zal hun veiligheid en die van de reizigers verbeteren. De stressfactoren moeten worden beperkt. Er zal moeten worden geluisterd naar het personeel en er zal rekening moeten worden gehouden met hun adviezen. Elk spoorwegbedrijf en de infrastructuurbeheerder zullen jaarlijks een audit uitvoeren met betrekking tot de veiligheidsprocedures. De operators moeten hierbij worden betrokken, want dankzij de informatie-uitwisseling zal men een echte veiligheidscultuur kunnen ontwikkelen.

Het personeel moet bij die veranderingen worden betrokken. In geval van een seinoverschrijding moet worden nagegaan waarom er een fout werd begaan en moet de toestand op het terrein zo nodig worden rechtgetrokken, in plaats van alleen oog te hebben voor de bestraffing van de schuldige.

Niet alle verantwoordelijkheid mag bij de treinbestuurders worden gelegd. De aanbevelingen in verband met de installatie van hulpbesturings- en noodstopssystemen moeten prioritair worden opgevolgd. De NMBS-Groep moet een strikte langetermijnplanning goedkeuren voor veiligheidsinvesteringen. Het is onaanvaardbaar dat de planning met betrekking tot de uitrusting van het rollend materieel en de sporen met TBL1+ of ETCS niet wordt gevolgd.

De NMBS-Groep moet een raming maken van de duur van de structurele investeringsplannen. We rekenen op het masterplan dat voor september aan het Parlement moet worden voorgelegd. Daarin moet tevens duidelijk worden welke rol de NMBS-Groep zal spelen in deze radicale ommekeer. Uit deze langetermijnvisie zal blijken dat onze commissie haar rol heeft vervuld.

De rol van de overheid moet specifiek betrekking hebben op die doelstellingen en die bedrijfscultuur. Voortaan zullen de beheerscontracten tussen de overheid en de NMBS-Groep duidelijke doelstellingen inzake veiligheid bevatten, en het Parlement zal suggesties kunnen doen met betrekking tot het opstellen van die contracten. Als de verplichtingen niet worden nagekomen, zal dat een weerslag hebben op de bezoldigingen van de topmanagers.

We kunnen niet alle verantwoordelijkheid bij de NMBS-Groep leggen; die is immers niet langer de enige operator op ons spoorwegnet en wordt tegenwoordig, wat het veiligheidsbeleid betreft, door twee overheidsinstanties bijgestaan: de Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) en een onderzoeksinstantie.

Door de toename van het aantal operatoren en van de frequentie van de treinen is het systeem complexer geworden. Om het evenwicht te garanderen, is samenwerking een must. Momenteel kunnen Infrabel, de NMBS en de privé-operatoren, de FOD en de DVIS via het *Safety Platform* informatie uitwisselen. Dat *Safety Platform* moet een meer omvattende opdracht krijgen, en zo nodig moet het wettelijk kader duidelijker worden omschreven. Het *Safety Platform* kan uitgroeien tot een echt zenuwcentrum voor het beheer van de spoorveiligheid, onder de leiding van de DVIS. Die overkoepelende instantie moet borg staan voor een naadloze samenwerking tussen alle betrokken partijen en moet een beter veiligheidsbeleid mogelijk maken.

Sommige van onze aanbevelingen stonden ook al in de verslagen die opgesteld werden na de ongevallen in Aalter en Pécrot. Waarom werden cruciale investeringen als die voor de installatie van ETCS niet sneller gedaan?

We moeten ervoor zorgen dat onze aanbevelingen de grondslag vormen voor de volledige herziening van de veiligheidscultuur voor elke persoon of entiteit die verantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid van het spoorvervoer. De veiligheid moet centraal staan, zonder dat dat ten koste gaat van de doelstellingen inzake stiptheid, comfort en treinaanbod.

Hoe kunnen we nog geloof hebben in beloften van de verantwoordelijken van onze spoorwegen, in de wetenschap dat er sinds de ramp in Buizingen nog ongevallen gebeurd zijn in Aarlen en in Pepinster en er nog zeer vaak stopseinen genegeerd werden (naar verluidt 130 in 2010!).

We moeten ervoor zorgen dat er daadwerkelijk gevolg wordt gegeven aan de wijzigingen die in het verslag voorgesteld worden: het is zeer belangrijk dat we toezien op de realisering ervan, opdat we zulke drama's nooit meer hoeven mee te maken.

De 109 aanbevelingen kunnen het leed van de slachtoffers en hun nabestaanden evenwel niet wegnemen. (*Applaus*)

01.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De treinramp in Buizingen heeft het land diep geschokt. De nabestaanden van de slachtoffers vragen zich nog steeds af hoe dit mogelijk was en of de ramp te voorkomen was. De bijzondere commissie ging van start met veel vragen. Wij hebben vastgesteld dat het beleid vaak van koers veranderde. Vandaag worden er na dertig jaar eindelijk pogingen gedaan om een veiligheidsbeleid op te bouwen. Eindelijk worden er lessen getrokken.

De commissie heeft haar werk goed gedaan. Er zijn 109 aanbevelingen die op veel steun kunnen rekenen en die de veiligheid van de spoorwegen zullen verhogen, zodat een dergelijke ramp nooit meer kan gebeuren.

De NMBS is een vervoersmaatschappij die een essentieel onderdeel is van onze samenleving en economie. Zij moet er zijn voor, door en van de reizigers. Hun veiligheid moet de absolute bekommernis van de directie

zijn. Het heeft mij daarom geraakt dat enkele nabestaanden van de slachtoffers van de ramp in Buizingen onlangs verklaarden dat de NMBS een inhumane houding aanneemt.

Het rapport van de commissie moet een ijkpunt worden in het veiligheidsbeleid van de NMBS-Groep. De aanbevelingen zijn vanaf nu het referentiepunt voor de bevoegde ministers, de CEO's en de NMBS-medewerkers. Het is goed dat een van de aanbevelingen de evaluatie vraagt van de driedelige structuur van de NMBS-Groep, die het veiligheidsbeleid immers niet altijd ten goede is gekomen.

Andere aanbevelingen vragen dat de beheersovereenkomsten van de NMBS beter benut zouden worden om van spoorveiligheid een prioriteit te maken. De Kamer krijgt de opdracht om in dialoog te treden met de NMBS-Groep en de minister over de voorbereiding van de beheerscontracten. Momenteel worden die beheerscontracten namelijk gesloten zonder echte inspraak van het Parlement. Om die dialoog wettelijk vast te leggen hebben de heer Balcaen en ikzelf een wetsvoorstel ingediend waarin wij voorstellen dat de commissie Infrastructuur meer structureel zal worden betrokken bij de voorbereiding van de beheersovereenkomsten van alle overheidsbedrijven.

Nu begint het werk pas. We kijken uit naar de engagementen van de volgende regering, naar de beleidsbrieven van de toekomstige ministers en naar de daden van de CEO's van de NMBS-Groep. Wij moeten op onze hoede zijn, want op enkele parlementaire initiatieven na is er nog niet veel gebeurd met de 108 aanbevelingen inzake de strijd tegen fiscale fraude van twee jaar geleden. Ongeveer een jaar geleden bespraken wij in de Atomiumwerkgroep over de hervorming van Justitie aanbevelingen van de onderzoekscommissie-Dutroux van vijftien jaar geleden. Ik hoop dat de aanbevelingen die we straks zullen goedkeuren, wél snel uitgevoerd zullen worden. Het Parlement moet waakzaam zijn, wetgevende initiatieven nemen en ook haar controletaak streng uitvoeren.

Wij zijn altijd een groot voorstander geweest van een goed uitgebouwd en comfortabel openbaar vervoer. We mogen veiligheid niet tegenover stiptheid plaatsen. We geven wel een duidelijke boodschap mee aan de CEO's van de NMBS-Groep dat veiligheid altijd op de eerste plaats moet komen.

Ten slotte wil ik iedereen bedanken die heeft meegewerkt aan dit rapport van bijzonder hoge kwaliteit. *(Applaus)*

De **voorzitter**: Als laatste spreker volgt nu de voorzitter van de bijzondere commissie.

01.11 David Geerts (sp.a): Dinsdag zal het exact een jaar geleden zijn dat ons land werd opgeschrikt door een dramatisch treinongeval in Buizingen, waarbij 19 mensen het leven lieten en 171 anderen gewond raakten. Ik wil nogmaals mijn diepste medeleven betuigen aan alle slachtoffers en nabestaanden van alle treinongelukken. Als blijk van rouw zouden wij een monument voor hen moeten oprichten.

De Kamer is na de ramp onmiddellijk overgegaan tot de oprichting van een bijzondere commissie inzake de Spoorveiligheid. Daarmee hebben wij uiting gegeven aan onze uitdrukkelijke wens om lessen te trekken uit het ongeval, zodat dergelijke rampen in de toekomst vermeden kunnen worden. De commissie heeft een intensief onderzoek gevoerd naar de achterliggende oorzaken van het ongeval aan de hand van rapporten en hoorzittingen. Een dergelijk ongeval heeft nooit één oorzaak of één schuldige, maar is steeds een complexe opeenvolging van gebeurtenissen.

Het was een hele eer om deze werkzaamheden te mogen leiden. Ik wil iedereen bedanken voor de verregaande inzet en de lijfdrage aan dit lijvige rapport.

Dit rapport moet en kan een kantelmoment zijn voor de spoorveiligheid in ons land, een katalysator om de spoorwegveiligheid snel en drastisch te verhogen. Het belangrijkste is dat de automatische stopsystemen zo snel mogelijk worden geïnstalleerd. Dat is de beste manier om het verontrustende hoge aantal seinoverschrijdingen, naar beneden te halen. In het verleden werden wel plannen gemaakt voor dergelijke systemen, maar nu moeten ze ook effectief worden geïnstalleerd.

Drie factoren bevorderen die implementatie. In de eerste plaats een betere samenwerking tussen de verschillende spoororganisaties. Daarom willen wij het *Safety Platform*, dat vandaag een informeel kader heeft, laten coördineren door de overheid. In de tweede plaats moeten er veiligheidsindicatoren en meetbare

doelstellingen worden opgesteld. Die indicatoren krijgen dan een wettelijke basis en moeten worden geïmplementeerd in beheersovereenkomsten met de NMBS-Groep. Het al dan niet halen van die doelstellingen wordt verbonden met de variabele verloning van de CEO's. Ten derde vind ik dat deze commissie moet blijven bestaan om toe te zien op de uitvoering van de aanbevelingen en van de maatregelen die de NMBS-Groep al eerder aankondigde.

Daarnaast mag ook het menselijke aspect niet uit het oog worden verloren. In het rapport staat er een lijvig hoofdstuk over *human resource management*. Het spreekt voor zich dat ook die aanbevelingen nauwgezet opgevolgd moeten worden.

De goedkeuring van dit rapport is geen eindpunt. We hebben immers beslist de bijzondere commissie verder te laten werken. Ze wil de aandacht voor de spoorwegveiligheid hoog houden en strikt toezien op de uitvoering van de aanbevelingen en maatregelen. In het verleden werden al vaker grote plannen gemaakt, maar ze werden zelden effectief uitgevoerd en opgevolgd. Treinreizigers zijn enkel gebaat bij oplossingen en niet met het zoeken naar schuldigen en zondebokken.

Tot slot wil ik nog zeggen dat de scherpe bewoordingen waarmee de vernietigende balans van het veiligheidsbeleid bij de NMBS in het rapport wordt opgemaakt, niet bedoeld zijn om paniek te zaaien bij de treinreizigers. Er mag dan wel een dringende nood zijn aan veiligheidssystemen, maar de trein is en blijft een veilig transportmiddel.

De uitdrukkelijke wens om de veiligheid te verhogen mag niet verkeerd begrepen worden als een pleidooi om de andere prioriteiten naar het achterplan te verwijzen. Gezien de gebrekkige prestaties op het vlak van stiptheid, dienstverlening en capaciteit zou het ongepast zijn om enkel op de veiligheid te focussen. Alleen door aan alle prioriteiten samen te werken kunnen we ervoor zorgen dat de trein een uitstekend alternatief vormt voor andere vervoermiddelen. (*Applaus*)

01.12 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Bijna een jaar geleden kenden wij een van de ergste treinongevallen uit onze geschiedenis. De impact op het leven van de slachtoffers, de nabestaanden, vrienden en collega's valt niet onder woorden te brengen. De komende dagen zullen voor hen dan ook heel emotioneel zijn. Wij zijn het ze verplicht om deze gebeurtenis nooit te vergeten.

Wij moeten alles doen wat redelijkerwijs mogelijk is om een herhaling te voorkomen. Wij bespreken daarom vandaag het eindrapport van de bijzondere commissie Spoorveiligheid. Ik beschouw het als een tussenstop in de periode na het ongeval in Buizingen. Die term geeft aan dat wij even stilstaan bij het resultaat, maar dat het werk zeker nog niet klaar is. Dit rapport kan en mag geen eindpunt zijn van de veiligheidsinspanningen bij het spoor, niet voor het bedrijf, niet voor de controlerende instanties en zeker niet voor de regering en het Parlement.

Wij hebben nu dit lijvige document met een analyse van het veiligheidsbeleid sinds de jaren 80. Het bevat enkele harde vaststellingen over de achterstand van België op het vlak van spoorveiligheid. Toch komen die niet als een verrassing. Het is ook om die reden dat ik rond de tafel ben gaan zitten met het management van de NMBS-Groep en de erkende vakorganisaties om samen een antwoord te formuleren op de vragen die naar aanleiding van de ramp in Buizingen werden gesteld.

Het is ook toen dat de NMBS-Groep besloten heeft om de implementatie van veiligheidssysteem TBL1+ te versnellen op vraag van de commissie. Dankzij de inzet van vele honderden spoor mannen zit deze versnelling vandaag op schema. Dat gaat soms gepaard met hinder voor de reizigers, maar dat heeft ons op geen enkel ogenblik doen twifelen aan de beslissing om TBL1+ zo snel mogelijk te installeren. TBL1+ is niet het veiligste systeem, maar we staan voor de uitdaging om de veiligheid op korte termijn fors te verbeteren. Een algemene installatie van het Europees systeem ETCS neemt meer dan 10 jaar in beslag. Wij hadden de keuze tussen het hoogste niveau van veiligheid op enkele lijnen of een sterk verhoogde veiligheid op alle lijnen. In die optiek is de keuze voor TBL1+ gemaakt. Het stemt mij dan ook tevreden dat de bijzondere commissie deze beslissing waardeert en de uitvoering ervan verder van nabij wil opvolgen.

Een goed veiligheidsbeleid is een raderwerk waarin heel veel elementen een rol spelen: de

werkomstandigheden van de treinbestuurders, het aanwervingsbeleid, de uitbouw van een veiligheidscultuur binnen de NMBS-Groep, de vermindering van het aantal seinvoorbijrijdingen, de opleiding van het personeel.

Het belangrijkste beleidsinstrument dat de regering heeft ten opzichte van de overheidsbedrijven is het beheerscontract. Dat legt de overheidsbedrijven doelstellingen op en in ruil krijgen zij van de Staat voldoende middelen om deze doelstellingen te verwezenlijken. Sommigen vinden dat er onvoldoende aandacht is besteed aan de veiligheid in de beheerscontracten. Sinds 2006 is er toch een grote verandering opgetreden op dat vlak. Het veiligheidsbeleid is sindsdien wettelijk geregeld in uitvoering van Europese regelgeving. Een contract impliceert per definitie dat er over modaliteiten onderhandeld wordt, maar over veiligheid wordt niet onderhandeld, die dient altijd de absolute prioriteit te zijn. Bovendien krijgen wij steeds meer te maken met andere spoorwegoperatoren. Het is mijn overtuiging dat wij op het vlak van de veiligheid aan iedereen hoge normen moeten opleggen.

Ik ben het er wel mee eens dat het beheerscontract als een hefboom gehanteerd kan worden om de uitvoering en de opvolging te versterken. In een gezamenlijke visietekst zijn afspraken gemaakt tussen de overheid en de spoorweggroep om snel een afdoend antwoord te geven op de veiligheidsuitdaging. Er is momenteel een bijvoegsel bij de huidige beheerscontracten in voorbereiding om de aangeane engagementen ook formeel te verankeren, zoals het rapport vraagt. Betrokkenheid van het Parlement bij het sluiten van het beheerscontract wil ik dan ook toejuichen.

Het eindrapport van de bijzondere commissie vermeldt dat er geen gebrek aan investeringskredieten kan worden aangevoerd om de tekortkomingen inzake veiligheid te verklaren, zeker niet in de laatste jaren. Ik wil in dat kader wijzen op de budgettaire uitdagingen waarvoor wij in de toekomst zullen staan. De leden van de bijzondere commissie hebben van de NMBS en Infrabel een uiteenzetting gekregen over de mogelijke ontplooiing van het veiligheidssysteem ETCS. Afhankelijk van het type dat gekozen wordt variëren de investeringskosten van 2,5 tot 5 miljard euro, een hele hap uit het investeringsbudget van de spoorgroep.

Er zijn natuurlijk nog veel andere legitieme vragen om het spoorwegnet uit te bouwen en de stiptheid en het comfort te verbeteren. Een combinatie van dat alles kan onmogelijk budgettair worden uitgevoerd. Er zullen dus keuzes moeten worden gemaakt.

De aanbevelingen van het rapport zijn het resultaat van vele maanden intensief werk van alle betrokkenen: de parlementsleden, het secretariaat, de experts en al wie in de commissie is gehoord. Uit het resultaat blijkt zeer veel voluntarisme om onze spoorwegen veiliger te maken zonder dat men daarbij valse beloften wil doen. De commissie heeft de haalbare en realistische kaart getrokken.

We leven in een Europese context. Die bepaalt steeds meer het spoorbeleid. Er zijn richtlijnen op vlak van veiligheid en ik denk vooral aan de structuur van de spoorgroep. In de commissie is de bezorgdheid geuit over de coördinatie tussen de drie entiteiten van de groep, een bezorgdheid die ik helemaal deel. Dat aanpakken zal enkel en alleen kunnen in nauw overleg met de Europese instanties. Bovendien sta ik er volledig achter dat de NMBS-Groep moet evolueren naar een lerende organisatie waarin de informatiedoorstroming niet alleen top-down maar ook bottom-up verloopt. Er moet meer worden geluisterd naar de ervaringen en de aanbevelingen van de mensen op het terrein. Ik ben ervan overtuigd dat het veiligheidsbeleid bij de NMBS-Groep prioritair is, maar een gezonde veiligheidscultuur kan alleen in een lerende organisatie.

De leden van de bijzondere commissie willen de spoorveiligheid verder opvolgen. Daar sta ik volledig achter. Ik herinner aan mijn voorstel om een jaarlijkse rapportage en een beleidsdiscussie te organiseren in het Parlement over de stand van zaken inzake veiligheid. Zeker indien de tendens zich doorzet om de spoorveiligheid steeds meer via wettelijke weg te regelen, is het van groot belang dat het Parlement zijn controlefunctie ten volle uitoefent en, indien nodig, ook zelf wetgevende initiatieven neemt. *(Applaus)*

De **voorzitter**: De bespreking is gesloten.

Twee moties werden ingediend:

- een eerste motie werd ingediend door de heren Tanguy Veys en Gerolf Annemans;

- een tweede motie werd ingediend door de dames Linda Musin, Valérie De Bue, Ine Somers en de heren Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh en David Geerts. (444/4)
Drie amendementen op de tweede motie werden ingediend door de heer Steven Vandeput. (444/4)

De **voorzitter**: De werkzaamheden in de commissie nopen ons vaak tot moeilijke technische discussies. De meesten onder ons zijn geen vakspecialisten en het is vaak niet eenvoudig om een vaststaande mening te vormen.

Uiteraard moest de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid ingenieurs, veiligheidsverantwoordelijken en technocraten horen. Ze moest echter vooral dag na dag de nagedachtenis van alle slachtoffers in ere houden.

Nu de mediastorm is gaan liggen, proberen zij die gewond raakten en de rouwende families zelfs nu nog altijd de draad weer op te pikken en verder te gaan met hun leven, zo goed en zo kwaad als het gaat. Zij verdienen onze aandacht en dat moet zo blijven, ook naarmate de tijd verstrijkt en naarmate het administratieve en gerechtelijke dossier zijn loop neemt.

Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om het werk van de parlementsleden te prijzen. Zij hebben het verdriet van de nabestaanden, de veiligheid van de reizigers en de werkomstandigheden van het spoorwegpersoneel voortdurend voor ogen gehouden.

Als leden van het Parlement is het onze plicht om de burger centraal te stellen. Ik wil de leden bedanken omdat voor hen de burger op de eerste plaats komt, omdat ze zich luisterbereid getoond hebben, dit dossier fijnzinnig hebben aangepakt en zich onverdroten hebben ingezet om meer duidelijkheid te scheppen over de veiligheidsaspecten bij het spoor.

Ik hoop dan ook samen met u, de slachtoffers en de personeelsleden van de NMBS dat hieruit wel degelijk lering getrokken wordt, en dat de dringend noodzakelijke beslissingen zullen worden genomen. Het verdriet kunnen wij niet wegnemen, maar de slachtoffers hebben met hun leed wel gehoor gevonden. Hopelijk zorgt het door u geleverde werk ervoor dat zulk verdriet in de toekomst iedereen bespaard mag blijven. (*Applaus*)

De stemming over de amendementen en over de moties zal later plaatsvinden.

Wetsontwerp

02 Wetsontwerp houdende diverse bepalingen betreffende Mobiliteit (1050/1-4)

Algemene bespreking

02.01 Tanguy Veys, rapporteur: De commissie Infrastructuur heeft het wetsontwerp besproken op 25 januari 2011. Staatssecretaris Schouppe heeft in zijn toelichting verduidelijkt dat het gaat om de omzetting van de Europese richtlijnen 2005/35 en 2009/132.

Het ontwerp wil het bestaande Belgische kader voor de naleving van de internationale regels voor het voorkomen van verontreiniging door schepen in overeenstemming brengen met de vereisten van de EU-regelgeving. Er komt een verplichte inspectie van elk schip dat verdacht wordt van een onwettige lozing van verontreinigde stoffen als dat schip een Belgische haven aandoet. Tevens wordt uitdrukkelijker bepaald dat alle personen die verantwoordelijk zijn voor zo een lozing, vervolgd kunnen worden.

Het systeem voor de economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal werd vastgelegd in de KB's van 27 mei 2004 en 21 juni 2004.

Mevrouw Snoy vindt de versterkte controle op het lozen van afvalstoffen een positieve zaak en wil weten of de controlefrequentie zal worden opgevoerd en of de betrokken inspectiediensten over voldoende middelen beschikken. Aansluitend vindt ze dat men op het vlak van de luchthavengelden – die nu veel te laag zijn – de milieu- en geluidsoverlast in rekening moet brengen. De meeropbrengst zou taken van de luchthavenexploitant en Belgocontrol kunnen financieren.

De heer Veys meent dat het recht uit het voorontwerp – zoals de Raad van State ook opmerkte – een vorm van belasting is om de vzw Instituut voor Transport Langs de Binnenwateren te financieren. Het werd dan ook uit het definitieve rapport verwijderd. Hij stelde de vraag hoe men deze vzw zal financieren.

Bij de artikelsgewijze bespreking van artikel 3 vroeg de heer Wollants hoe ruim de controles zullen zijn en of ze alleen op dit ontwerp zullen worden gebaseerd of ook op de wet inzake verplichte afgifte van afvalstoffen. Bij de amendementen wees hij erop dat artikel 8 niet werd aangepast aan een opmerking van de Raad van State. Zijn amendement daaromtrent werd eenparig aangenomen.

Bij de stemming over het geheel werd het wetsontwerp, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen. (*Applaus*)

De **voorzitter**: De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (1050/4)

Het wetsontwerp telt 9 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 tot 9 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

03 Commissie van Toezicht bij de Deposito- en Consignatiekas - Aanwijzing van een lid

Bij brief van 20 januari 2011 deelt de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen mee dat de Kamer, met toepassing van artikel 5 van het koninklijk besluit van 18 maart 1935 tot samenschakeling van de wetten betreffende de inrichting en de werking van de Deposito- en Consignatiekas, één van haar leden moet aanwijzen, als lid van de Commissie van Toezicht bij de Deposito- en Consignatiekas.

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 9 februari 2011, stel ik u voor mevrouw Veerle Wouters te benoemen als lid van de Commissie van Toezicht bij de Deposito- en Consignatiekas voor een termijn van twee jaar, die aanvangt op 1 januari 2011. Met deze termijn voltooit mevrouw Veerle Wouters het mandaat van de heren Jean-Pol Henry en Luk Van Biesen.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus zal geschieden.

04 Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg – Vertegenwoordiging van de Kamer in de raad van bestuur

Met toepassing van artikel 270, § 1, van de programmawet van 24 december 2002 wijst de Kamer uit haar leden één lid aan van de raad van bestuur van het Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg.

De vertegenwoordiger van de Kamer heeft zitting met raadgevende stem.

Bij brieven van 13 oktober 2010 en 1 februari 2011 vraagt de voorzitter van de raad van bestuur van het Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg – gelet op de hernieuwde samenstelling van de Wetgevende Kamers – een kandidaat voor deze functie voor te dragen.

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 9 februari 2011, stel ik u voor mevrouw Maggie De Block te benoemen als effectief lid van het Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg.

Geen bezwaar? (Nee)
Aldus wordt besloten.

05 Rouwhulde – de heer Paul Meyers

De **voorzitter** (voor de staande vergadering): Dames en heren, na een slepende ziekte overleed op 18 januari jongstleden in Sint-Pieters-Woluwe, op 89-jarige leeftijd, baron Paul Meyers, erelid van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De heer Meyers behaalde in 1944 aan de Leuvense universiteit de diploma's van doctor in de rechten en van licentiaat in het notariaat. Tijdens zijn studies was hij een tijdlang actief geweest in het verzet: als koerier voor zijn vader, André Meyers, die afgevaardigde was van de provincie Limburg in de verzetsgroep Socrates, deelde Paul fondsen uit onder de Limburgse verzetsstrijders.

Paul Meyers was zeer gehecht aan zijn geboortestad Hasselt. Als jonge advocaat engageerde hij zich al vlug voor de CVP in de lokale politiek: bij de gemeenteraadsverkiezingen in 1946 werd hij tot gemeenteraadslid verkozen in Hasselt. Meteen werd hij er schepen van Financiën, een functie die hij onafgebroken tot eind december 1958, en dan opnieuw tussen juli 1961 en juni 1963, uitoefende. In juni 1963 werd de heer Meyers dan burgemeester van Hasselt.

De rustige geheelonthouder die Meyers was, groeide spoedig uit tot een alom gerespecteerd man, die, zoals een journalist het treffend uitdrukte, zijn stad als een voorzichtige burgervader door de woelige jaren 70 en 80 gidste. Onder zijn burgemeesterschap werd, vanaf 1967, de grote ring rond Hasselt aangelegd, kreeg de stad in de jaren 70 een cultuur- en een administratief centrum, werd het natuurdomein Kiewit aangekocht en de Tweekorenwijk uitgebouwd. Paul Meyers was burgemeester tot eind december 1988, ruim 25 jaar lang dus. Tot eind december 1994 bleef hij nog gemeenteraadslid in Hasselt.

Ondertussen bouwde Paul Meyers ook een nationale politieke carrière uit. Van juni 1949 tot november 1971 zetelde hij voor het arrondissement Hasselt in deze assemblee. Van juni tot november 1958 was hij minister van Openbare Werken en van Wederopbouw in de regering-Gaston Eyskens II, en van november 1958 tot april 1961 minister van Volksgezondheid en Gezin in de regeringen-Gaston Eyskens III en -Gaston Eyskens IV.

Van 1961 tot 1971 was hij lid van de Parlementaire Vergadering van de Raad van Europa en van de Vergadering van de West-Europese Unie.

Namens de Kamer heb ik zijn familie mijn oprechte deelneming betuigd.

05.01 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (Nederlands): Mag ik mij in naam van premier Letermé en van de regering aansluiten bij de rouwhulde die de voorzitter zonet heeft uitgesproken?

Met Paul Meyers is een groot figuur van de christendemocratie en een groot man *tout court* van ons weggegaan. Ik zeg dat niet zomaar. Als jonge twintiger demonstreerde Paul Meyers al zijn moed en zijn gehechtheid aan onze democratische waarden door zijn activiteiten in het verzet. In de jaren '43-'44 was hij koerier voor zijn vader André Meyers in de verzetsgroep Socrates. Hij hielp fondsen uitdelen aan Limburgse verzetsstrijders en ondergedoken werkweigerers.

Ik zal niet het indrukwekkende curriculum herhalen dat de Kamervoorzitter heeft voorgelezen, maar enkele opvallende punten uit zijn levensloop onderstrepen. Paul Meyers is volksvertegenwoordiger van de CVP geweest voor het arrondissement Hasselt van 1949 tot 1971 en minister van 1958 tot 1961.

Hij is nog steeds aanwezig in het dagelijkse leven, want het was op zijn initiatief dat er een nationaal nummer kwam voor noodoproepen, toen nog 900. Heel wat mensen hebben hun leven aan dat initiatief te danken.

Boven alles was Paul Meyers een burgervader in de beste zin van het woord. Hij was diep gehecht aan en

ingeworteld in Hasselt, waar hij van 1946 tot 1988 onafgebroken in de gemeenteraad zetelde, 14 jaar als schepen van Financiën en 25 jaar als burgemeester van 1963 tot 1988.

Hij realiseerde er een groot aantal projecten, waaronder de oprichting van het cultuurcentrum en het administratief centrum. Als goede huisvader zorgde hij er tegelijkertijd voor dat de toekomst niet werd opgeofferd aan de ambities van het heden. Daarom hield hij nauwlettend de financiën van de stad in het oog. Hij was trots op zijn mooie stad, ook op Hasselt als jeneverstad. Op vele recepties liet hij die nationale drank van de Limburgse hoofdstad serveren. Daarbij wordt hij er wel van verdacht dat hij zijn eigen glaasje met water liet vullen, want hij was eigenlijk een geheelonthouder.

Paul Meyers leefde inderdaad sober. Hij deed aan politiek om te dienen, niet om zichzelf te profileren. Hij belichaamde de christen-democratische waarden van dienstbaarheid, maatschappelijke verantwoordelijkheid en solidariteit over de klassen en standen heen.

(Frans) Wie Paul Meyers in het federaal Parlement heeft gekend, herinnert zich hem als een uitstekend collega en een beminnelijk man, die kalm bleef op moeilijke momenten en die altijd klaarstond om de jonge parlementsleden met raad en daad bij te staan, over alle partijgrenzen heen. Want dat was voor hem de kwintessens van politiek: samen ijveren voor het algemeen belang, met respect voor eenieders standpunten.

Aan zijn engagement in tal van jeugdbewegingen hield Paul Meyers een levendige belangstelling voor de jeugd over. De stad Hasselt heeft terecht een prijs naar hem genoemd, die wordt uitgereikt aan een jonge Hasselaar die uitblinkt in een professionele, sociale, sportieve of culturele activiteit van zijn keuze.

Tot aan zijn heengaan heeft Paul Meyers in het kader van de Koning Boudewijnstichting ook meegewerkt aan vakantieprogramma's ten behoeve van kinderen met aangeboren aandoeningen.

Maar ondanks al die activiteiten kwamen zijn familie, zijn echtgenote, barones Donatienne van Caloen, die in 2005 overleed, zijn vijf kinderen en zijn vele kleinkinderen en achterkleinkinderen die hem zoveel vreugde schonken, altijd op de eerste plaats.

(Nederlands) Aan zijn familie en aan allen die Paul Meyers genegen waren, bied ik namens de regering mijn oprechte deelneming aan.

De staande Kamer neemt een minuut stilte in acht.

06 Rouwhulde – de heer Guillaume Cumps

De **voorzitter** *(voor de staande vergadering)*: Op 29 januari jongstleden overleed in Anderlecht op 91-jarige leeftijd gewezen Kamerlid Guillaume Cumps.

De heer Cumps startte zijn politieke carrière vlak na de Tweede Wereldoorlog, in 1946, toen hij voor de PSB-BSP kandidaat was bij de gemeenteraadsverkiezingen in Anderlecht.

Zes jaar later, bij de gemeenteraadsverkiezingen van 1952, werd hij voor het eerst tot gemeenteraadslid verkozen. Van 1957 tot 1982 was hij onafgebroken schepen van Openbare Bijstand en Sociale Zaken. Van 1972 tot 1980, toen burgemeester Henri Simonet minister was en Europees commissaris, was 'Willy' – zoals hij in de volksmond heette – Cumps ook waarnemend burgemeester van Anderlecht.

Na in maart 1983 ontslag te hebben genomen als gemeenteraadslid, werd de heer Cumps voorzitter van de Raad voor Maatschappelijk Welzijn in zijn gemeente, een functie die hij tot in maart 1989 uitoefende.

De heer Cumps maakte deel uit van onze assemblee van maart 1974 tot januari 1977.

Namens de Kamer heb ik zijn familie mijn oprechte deelneming betuigd.

06.01 Staatssecretaris **Etienne Schouppe** *(Frans)*: Willy Cumps was een echte Brusselaar, een Anderlechtenaar.

Hij werd in Brussel geboren in 1919, vlak na de Eerste Wereldoorlog. Hij stond voor het eerst op de lijst van de socialistische partij voor de gemeenteraadsverkiezingen van 1946.

In 1952 werd hij verkozen tot gemeenteraadslid, en in 1957 werd hij als gevolg van een sterfgeval schepen van Openbare Onderstand en Sociale Werken, een ambt dat hij bekleedde tot in 1982.

Van 1972 tot 1980 was hij bovendien locoburgemeester van Anderlecht; in die periode was Henri Simonet immers minister van Economische Zaken en eurocommissaris. Dit geeft aan welke belangrijke rol Guillaume Cumps toen speelde in de gemeenteraad en de socialistische partij van Anderlecht.

(Nederlands) In de jaren 1974-1977 is de heer Cumps lid van de Kamer van volksvertegenwoordigers geweest. In 1983 nam hij ontslag uit de gemeenteraad van Anderlecht om voorzitter te worden van het OCMW. Met zijn lang mandaat als schepen voor Openbare Bijstand onderstreept dit hoezeer hij zich in zijn politieke loopbaan inzette voor het sociaal welzijn van zijn stadsgenoten.

(Frans) Namens de regering betuig ik de nabestaanden van de heer Cumps mijn oprechte deelneming.

De staande Kamer neemt een minuut stilte in acht.

07 Inoverwegingneming van voorstellen

In de laatst rondgedeelde agenda komt een lijst van voorstellen voor waarvan de inoverwegingneming is gevraagd.

Indien er geen bezwaar is, beschouw ik deze als aangenomen; overeenkomstig het Reglement worden die voorstellen naar de bevoegde commissies verzonden.

Geen bezwaar? *(Nee)*

Aldus wordt besloten.

Ik stel u ook voor in overweging te nemen:

- het wetsvoorstel van de dames Catherine Fonck en Sonja Becq tot wijziging van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van discriminatie tussen vrouwen en mannen, met het oog op de instelling van het rapport over en het plan voor de gelijkheid van kansen van vrouwen en mannen (nr. 1168/1).

Verzonden naar de commissie voor de Sociale Zaken;

- het wetsvoorstel van de heren Philippe Goffin en Damien Thiéry en de dames Gwendolyn Rutten, Carina Van Cauter en Marie-Christine Marghem tot wijziging van het Wetboek van strafvordering wat de minnelijke schikking en de bevrijdende aangifte betreft en tot invoering van een bankonderzoeksprocedure inzake directe belastingen door invoering van de artikelen 332*bis* en 338*ter* in het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (nr. 1185/1);

- het wetsvoorstel van de heren Raf Terwingen en Servais Verherstraeten tot wijziging van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 met het oog op het opheffen van het bankgeheim in het kader van een efficiënte fraudebestrijding (nr. 1189/1);

- het wetsvoorstel van de dames Meyrem Almaci en Muriel Gerkens en de heren Georges Gilkinet en Stefaan Van Hecke tot hervorming van het stelsel van permanente fiscale regularisatie (nr. 1195/1).

Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Begroting;

- het wetsvoorstel van mevrouw Leen Dierick, de heer Karel Uyttersprot, de dames Marie-Christine Marghem en Zuhal Demir en de heer David Clarinval tot wijziging van de wet van 20 december 2010 betreffende de uitoefening van bepaalde rechten van aandeelhouders van genoteerde vennootschappen (nr. 1193/1).

Verzonden naar de commissie belast met de problemen inzake Handels- en Economisch Recht;

- het voorstel van resolutie van de heer Dirk Van der Maelen, mevrouw Eva Brems, de heer François-Xavier de Donnea, de dames Ingeborg De Meulemeester en Els Demol en de heren Patrick Dewael, Stefaan Vercamer en Bruno Tuybens betreffende de evoluties in Noord-Afrika en het Midden-Oosten (nr. 1194/1);

- het voorstel van resolutie van de heren André Flahaut en François-Xavier de Donnea betreffende de oprichting van een interparlementair begeleidings- en adviesorgaan voor het Gemeenschappelijk Buitenlands en Veiligheidsbeleid en het Gemeenschappelijk Veiligheids- en Defensiebeleid (nr. 1196/1).

Verzonden naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen;

- het wetsvoorstel van mevrouw Sonja Becq tot uitbreiding van de strafrechtelijke bescherming van bijzonder

kwetsbare personen tegen mishandeling en misbehandeling (nr. 1198/1).
Verzonden naar de commissie voor de Justitie.

Geen bezwaar? (*Nee*)
Aldus wordt besloten.

Urgentieverzoeken

07.01 François-Xavier de Donnea (MR): Ik vraag de urgentie voor het voorstel van resolutie nr. 53/1196, omdat de voorzitters van Kamer en Senaat begin april, op een vergadering van de voorzitters van de parlementen van de 27 EU-lidstaten, een standpunt zullen moeten innemen.

De urgentie wordt bij instemming aangenomen.

07.02 Dirk Van der Maelen (sp.a): Ik vraag de hoogdringende behandeling van een voorstel van resolutie met betrekking tot de gebeurtenissen in Tunesië en Egypte, dit om een goedkeuring van deze resolutie na de feiten te vermijden. We hebben handtekeningen verzameld van de meeste partijen.

De urgentie wordt bij instemming aangenomen.

Naamstemmingen

08 Moties ingediend tot besluit van het debat over het verslag van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen (444/4)

Deze moties werden ingediend in de plenaire vergadering van 10 februari 2011.

Twee moties werden in de volgende chronologische orde ingediend:

- een eerste motie werd ingediend door de heren Tanguy Veys en Gerolf Annemans;
- een tweede motie werd ingediend door de dames Linda Musin, Valérie De Bue en Ine Somers en de heren Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh en David Geerts.

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 9 februari 2011, stel ik u voor te stemmen over de moties in de chronologische orde van indiening.

Ik breng de motie van de heren Tanguy Veys en Gerolf Annemans in stemming.

08.01 Steven Vandeput (N-VA): De eerste motie van de heren Veys en Annemans met betrekking tot de vaststellingen en aanbevelingen keuren wij grotendeels goed, maar TBL1+ nu stopzetten vinden we onverantwoord. Daarom zullen we ons onthouden bij de stemming.

De **voorzitter**:

(Stemming/vote 1)

Ja	11	Oui
Nee	82	Non
Onthoudingen	24	Abstentions
Totaal	117	Total

De motie is verworpen. Bijgevolg kan de Kamer zich uitspreken over de andere motie.

Vooraleer over de motie van de dames Linda Musin, Valérie De Bue en Ine Somers en de heren Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh en David Geerts te stemmen, stemmen we over de amendementen van de heer Steven Vandeput.

Stemming over amendement nr. 1 van Steven Vandeput op de tweede motie. (444/4)

(Stemming/vote 2)

Ja	35	Oui
Nee	82	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	117	Total

Bijgevolg is het amendement verworpen.

Stemming over amendement nr. 2 van Steven Vandeput op de tweede motie. (444/4)

Mag de uitslag van de vorige stemming ook gelden voor deze stemming? *(Ja)*

(Stemming 2)

Bijgevolg is het amendement verworpen.

Stemming over amendement nr. 3 van Steven Vandeput op de tweede motie. (444/4)

Mag de uitslag van de vorige stemming ook gelden voor deze stemming? *(Ja)*

(Stemming 2)

Bijgevolg is het amendement verworpen.

Ik breng de motie van de dames Linda Musin, Valérie De Bue en Ine Somers en de heren Christophe Bastin, Ronny Balcaen, Jef Van den Bergh en David Geerts in stemming.

08.02 Steven Vandeput (N-VA): Een meerderheid in deze Kamer vindt dat het rapport volstaat, dat structuren moeten worden herbekeken, maar niet al te ingrijpend, dat er verantwoordelijken moeten zijn, maar dat die niet moeten worden aangeduid, en dat achtergrond belangrijker is dan kennis om te zetelen in een raad van bestuur. Wij kunnen bijgevolg niet anders dan ons onthouden bij de stemming over dit rapport, dat nochtans tal van goede punten bevat.

De **voorzitter**:

(Stemming/vote 3)

Ja	82	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	35	Abstentions
Totaal	117	Total

De motie wordt aangenomen.

09 Wetsontwerp houdende diverse bepalingen betreffende Mobiliteit (1050/4)

(Stemming/vote 4)

Ja	117	Oui
Nee	0	Non
Onthoudingen	0	Abstentions
Totaal	117	Total

Bijgevolg neemt de Kamer het wetsontwerp aan. Het zal aan de Senaat worden overgezonden.

10 Goedkeuring van de agenda

Wij moeten ons thans uitspreken over de ontwerpagenda die de Conferentie van voorzitters u voorstelt.

Geen bezwaar? (Nee) Het voorstel is aangenomen.

De vergadering wordt gesloten om 21.00 uur. Volgende vergadering donderdag 17 februari om 14.15 uur.