

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 februari 2010

VOORSTEL

**tot oprichting van een parlementaire
onderzoekscommissie belast met het
onderzoek naar de veiligheid van het
treinverkeer**

(ingediend door de heren Jan Jambon en
Patrick De Groote)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 février 2010

PROPOSITION

**visant à instituer une commission
d'enquête parlementaire
chargée d'examiner la sécurité
du trafic ferroviaire**

(déposée par MM. Jan Jambon et
Patrick De Groote)

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedecker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a	:	socialistische partij anders
VB	:	Vlaams Belang

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 15 februari 2010 vond in Buizingen (Halle) een treinramp plaats waarbij minstens achttien doden en vele gewonden vielen. Meteen werd de vraag gesteld hoe zo iets kon gebeuren en waar het fout gelopen is. Het ongeluk roept immers onmiddellijk herinneringen op aan de treinramp in Pécrot van 27 maart 2001, waarbij een botsing tussen twee treinen onder andere acht dodelijke slachtoffers maakte. De politierechtbank van Nijvel stelde de NMBS in 2004 verantwoordelijk voor de ramp en veroordeelde de spoorwegmaatschappij tot een boete met opschorting gedurende vijf jaar, gekoppeld aan de voorwaarde dat de NMBS binnen de drie jaar in veiligheidsvoorzieningen op haar net zou voorzien voor een bedrag dat overeenstemt met deze boete.

Dat deze veiligheidsvoorzieningen nog steeds niet op punt staan is voor iedereen duidelijk. Alle betrokken instanties leggen de verantwoordelijkheid voor dit falen echter bij elkaar. De NMBS stelt dat België reeds lang geleden besliste om bij het Europees veiligheidssysteem aan te sluiten. Dat zou pas in 2008 op punt gestaan hebben. Daarom werd in 2005 gestart met de ontwikkeling van een eigen systeem, dat echter nog niet op het hele net is ingevoerd. De Europese Commissie beweert daarentegen dat het systeem reeds in 2005 operationeel werd en sindsdien onder andere in Luxemburg gebruikt wordt. Het Europese systeem is bovendien enkel verplicht voor de internationale verbindingen. Intern verkeer is dus de verantwoordelijkheid van de lidstaten.

De vraag stelt zich dan ook waarom er nog steeds geen eigen veiligheidssysteem voor het volledige spoor-net voorhanden is. De buurlanden blijken immers al geruime tijd over een veiligheidssysteem te beschikken om dergelijke tragische ongevallen te voorkomen. Zo werd in Nederland reeds in de jaren zestig een veiligheidssysteem ingevoerd, naar aanleiding van een treinongeval. In Frankrijk is het reeds tien jaar onmogelijk om door een rood licht te rijden. En precies dat ligt aan de basis van de treinramp in Halle. Volgens een technisch rapport van Infrabel reed de bestuurder van de stoptrein Leuven – 's Gravenbrakel immers door een rood stopsein. Ook bij het treinongeval van 21 november 2009 in Bergen, waarbij een treinbegeleidster om het leven kwam, was sprake van een menselijke fout in combinatie met een mechanisch defect aan de signalisatie. Opnieuw schoten de veiligheidsvoorzieningen dus tekort.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 15 février 2010, une catastrophe ferroviaire a fait au moins dix-huit tués et de nombreux blessés à Buizingen (Hal). On s'est d'emblée demandé comment un tel accident était possible et quelles pouvaient en être les causes. L'accident fait en effet immédiatement penser à la catastrophe ferroviaire de Pécrot où, le 27 mars 2001, une collision entre deux trains avait notamment coûté la vie à huit personnes. En 2004, le tribunal de police de Nivelles a jugé la SNCB responsable de la catastrophe et a condamné la société ferroviaire à une amende assortie d'une suspension pendant cinq ans, à condition que la SNCB munisse son réseau, dans un délai de trois ans, de dispositifs de sécurité pour un montant correspondant à cette amende.

Force est de constater que ces dispositifs de sécurité ne sont toujours pas au point. Toutes les instances concernées se rejettent néanmoins la responsabilité de cet échec. La SNCB affirme qu'il y a longtemps déjà, la Belgique a décidé d'adopter le système de sécurité européen. Étant donné que celui-ci n'aurait été au point qu'en 2008, elle aurait commencé dès 2005 à développer son propre système, qui n'a cependant pas encore été instauré sur l'ensemble du réseau. La Commission européenne prétend en revanche que le système était opérationnel dès 2005 et que, depuis, il est notamment utilisé au Luxembourg. Le système européen n'est de surcroît obligatoire que pour les liaisons internationales. Le trafic intérieur relève donc de la responsabilité des États membres.

On peut dès lors se demander pourquoi on ne dispose toujours pas d'un système de sécurité spécifique pour l'ensemble du réseau ferroviaire. En effet, les pays voisins disposent depuis longtemps déjà d'un système de sécurité destiné à éviter de tels accidents tragiques. C'est ainsi que les Pays-bas ont instauré un système de sécurité dès les années soixante, à la suite d'un accident ferroviaire survenu à cette époque. En France, cela fait déjà dix ans qu'il est impossible de brûler un feu rouge. Or, c'est précisément là que réside la base de la catastrophe ferroviaire de Hal. Selon un rapport technique d'Infrabel, le conducteur du train omnibus Louvain – Braine-le-Comte, a franchi un feu rouge. Dans le cadre de l'accident ferroviaire du 21 novembre 2009 à Mons, qui a coûté la vie à une accompagnatrice de train, il était aussi question d'une erreur humaine combinée avec une défaillance technique de la signalisation. Les équipements de sécurité sont donc une nouvelle fois en cause.

Ook de structuur van de NMBS leidt echter tot problemen. In 2005 diende de maatschappij, onder druk van Europa, opgesplitst te worden met het oog op een opdeling tussen het beheer van de infrastructuur en de exploitatie. Vreemd genoeg werd ongevraagd echter nog een derde speler gecreëerd, de NMBS-holding. Om deze reden werd België in 2008 door de Europese Commissie zelfs in gebreke gesteld. De samenwerking tussen de drie bedrijven verloopt verre van optimaal. Deze inefficiënte structuur leidt ertoe dat de financiële middelen niet optimaal besteed worden en er verkeerde prioriteiten gelegd worden in de investeringspolitiek. Dit alles gaat ten koste van de veiligheid van het personeel en de treinreizigers.

De treinramp in Halle is het derde ongeval in de laatste tien jaar tengevolge van de gebrekkige veiligheidsvoorzieningen op het spoorwegennet. In de schoot van de Kamer van volksvertegenwoordigers dient dan ook een parlementaire onderzoekscommissie opgericht te worden om na te gaan welke precies de mankementen inzake de veiligheid op het spoor zijn. Een objectief onderzoek door de Kamercommissie dient uit te maken waarom bijna negen jaar na het ongeluk in Pécrot nog steeds geen afdoende veiligheidsmaatregelen genomen zijn zoals in het buitenland en wie hiervoor de verantwoordelijkheid draagt. Op dit moment wijzen alle betrokkenen immers naar elkaar en weigert iedereen zelfs maar een klein deel van de verantwoordelijkheid voor de gebrekkige veiligheid te dragen. Tot slot moet ook onderzocht worden op welke manier dergelijke vreselijke gebeurtenissen in de toekomst voorkomen kunnen worden.

Jan JAMBON (N-VA)
Patrick DE GROOTE (N-VA)

La structure de la SNCB pose cependant aussi problème. En 2005, sous la pression de l'Europe, la société a dû être scindée en vue d'opérer une distinction entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation. Assez curieusement, une troisième entité — non demandée — a cependant aussi été créée, la SNCB Holding. En 2008, la Belgique a même été mise en demeure par la Commission européenne pour cette raison. La coopération entre les trois entreprises est loin d'être optimale. Du fait de cette structure inefficace, les moyens financiers ne sont pas affectés de manière optimale et les bonnes priorités ne sont pas fixées dans le cadre de la politique d'investissement. Tout cela se fait au détriment de la sécurité du personnel ferroviaire et des voyageurs.

La catastrophe ferroviaire de Hal est le troisième accident en dix ans imputable à l'insuffisance des équipements de sécurité sur le réseau ferroviaire. Il y a dès lors lieu d'instituer, au sein de la Chambre des représentants, une commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner quels sont exactement les manquements en matière de sécurité sur le rail. Un examen objectif par la commission de la Chambre doit déterminer pour quelles raisons, près de neuf ans après l'accident de Pécrot, on n'a toujours pas pris de mesures suffisantes en matière de sécurité, comme c'est le cas à l'étranger, et qui en porte la responsabilité. Actuellement, toutes les parties concernées se renvoient en effet la balle et refusent même d'assumer ne fût-ce qu'une once de responsabilité en ce qui concerne la sécurité défaillante. Enfin, il convient aussi d'examiner de quelle manière de tels drames pourraient être évités à l'avenir.

VOORSTEL**Artikel 1**

Er wordt een parlementaire onderzoekscommissie opgericht, belast met het onderzoek naar de veiligheid van het treinverkeer op het Belgische spoorwegennet.

Deze commissie heeft als opdracht:

1° na te gaan welke gebreken de veiligheid op het spoorwegennet precies vertoont;

2° te onderzoeken waarom nog steeds geen maatregelen werden genomen om deze gebreken op te lossen en wie hiervoor verantwoordelijk is;

3° aanbevelingen te formuleren op welke manier dergelijke treinrampen in de toekomst voorkomen kunnen worden.

Art. 2

De commissie bestaat uit negentien leden die de Kamer van volksvertegenwoordigers uit haar leden aanwijst volgens de regel van de evenredige vertegenwoordiging van de politieke fracties.

Art. 3

De commissie beschikt over alle bevoegdheden bedoeld in de wet van 3 mei 1880 op het parlementair onderzoek.

Art. 4

De commissievergaderingen zijn openbaar. De commissie kan evenwel op elk ogenblik het tegendeel beslissen.

Art. 5

De commissie wordt bij hoogdringendheid samengesteld.

Art. 6

De commissie kan, binnen de door het Bureau van de Kamer vastgestelde budgettaire klijtlijnen, alle nodige

PROPOSITION**Article 1^{er}**

Il est institué une commission d'enquête parlementaire, chargée d'examiner la sécurité du transport ferroviaire sur le réseau ferroviaire belge.

Cette commission a pour mission:

1° de déterminer quels sont exactement les manquements du réseau ferroviaire en matière de sécurité;

2° d'examiner pourquoi des mesures n'ont toujours pas été prises afin de remédier à ces manquements et qui est responsable de cette carence;

3° de formuler des recommandations sur ce qu'il y a lieu de faire pour éviter que de telles catastrophes ferroviaires se reproduisent à l'avenir.

Art. 2

La commission se compose de dix-neuf membres que la Chambre des représentants désigne en son sein, conformément à la règle de la représentation proportionnelle des groupes politiques.

Art. 3

La commission est investie de tous les pouvoirs prévus par la loi du 3 mai 1880 sur les enquêtes parlementaires.

Art. 4

Les réunions de la commission sont publiques. La commission peut toutefois en décider autrement à tout moment.

Art. 5

La commission est constituée d'urgence.

Art. 6

La commission peut, dans les limites budgétaires fixées par le Bureau de la Chambre, prendre toutes

maatregelen nemen teneinde haar onderzoek met de vereiste nauwkeurigheid uit te voeren.

Daartoe kan zij een beroep doen op deskundigen voor de duur van haar werkzaamheden.

Art. 7

De commissie brengt binnen zes maanden na haar oprichting verslag uit over haar werkzaamheden aan de Kamer, tenzij de Kamer een verlenging van de commissiewerkzaamheden toestaat.

17 februari 2010

Jan JAMBON (N-VA)
Patrick DE GROOTE (N-VA)

les mesures utiles afin de mener son enquête avec la rigueur voulue.

À cet effet, elle peut faire appel à des experts pour la durée de ses travaux.

Art. 7

La commission fera rapport sur ses travaux à la Chambre dans les six mois qui suivent son installation, à moins que la Chambre n'autorise la prolongation de ses travaux.

17 février 2010