

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

JEUDI 10 FÉVRIER 2011

Soir

PLENUMVERGADERING

van

DONDERDAG 10 FEBRUARI 2011

Avond

La séance est ouverte à 18.49 heures et présidée par M. André Flahaut.

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

Le **président**: La séance est ouverte.

De vergadering is geopend.

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.

Een reeks mededelingen en besluiten moeten 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.

Excusés

Berichten van verhindering

Corinne De Permentier, Minneke De Ridder, Annick Ponthier, Reinilde Van Moer, pour raisons de santé / wegens gezondheidsredenen;

Elio Di Rupo, pour devoirs de mandat / wegens ambtsplicht;

Barbara Pas, congé de maternité / zwangerschapsverlof;

Maya Detiège, Benelux.

Commission spéciale

Bijzondere commissie

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)

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)

Reprise de la discussion

Hervatting van de bespreking

01.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): "Certains réseaux voisins, comme la SNCF, les British Railways et la Deutsche Bahn ont trouvé, dans une série noire d'accidents spectaculaires et dramatiques, de bonnes raisons pour développer des études visant à améliorer la sécurité de la circulation ferroviaire, par l'adjonction d'une aide à la conduite destinée à minimiser, voire annuler les conséquences d'une erreur humaine. La SNCB, quant à elle, a la chance de connaître une situation nettement plus favorable, puisque depuis 1983, elle ne compte plus aucun voyageur décédé dans un accident imputable au non-respect de la signalisation. Ainsi, un système performant d'aide à la conduite comporte intrinsèquement une augmentation sensible et automatique de la sécurité des convois. Voilà qui nous mettrait sans doute à l'abri d'une grave mésaventure, sanctionnée par le pouvoir judiciaire et/ou politique, par l'opinion publique et par notre propre conscience!"

Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, cet extrait d'un rapport interne de la SNCB daté de l'année 1991 et repris dans un des rapports intermédiaires des experts montre combien la conscience était vive au sein des chemins de fer belges de la nécessité de déployer un système de protection automatique des trains. Pourquoi, dès lors, cette préoccupation n'a-t-elle pas mené à la mise en œuvre d'un

système de freinage automatique? Pourquoi les différentes décisions prises depuis 30 ans n'ont-elles pas abouti à un accroissement sensible de la sécurité du rail?

C'est notamment pour répondre à ces questions que la commission spéciale a été instituée. Après plus de six mois de travail, la commission spéciale sur la Sécurité du rail dresse un constat clair: notre pays est à la traîne en matière de sécurité sur le rail. Nous avons raté, à plusieurs reprises, l'occasion d'équiper nos chemins de fer d'un système performant de protection automatique des trains. Depuis 1982 pourtant, plusieurs décisions ont été prises, mais elles n'ont jamais été menées à terme, parfois jamais exécutées.

La question budgétaire, sauf peut-être en 1987, n'a jamais été un facteur limitatif du déploiement d'un système de sécurité performant. Il faut plutôt pointer, au terme des travaux, l'absence d'une culture de sécurité suffisante, un manque d'implication des pouvoirs publics, une gestion de projets défailante, une mauvaise appréciation des plannings.

Au fil du temps, les retards s'accumulent, les projets se délitent et les priorités changent. Il fallait que les choses évoluent enfin positivement au bénéfice des usagers du train et nous nous devons d'apporter une réponse forte aux familles des victimes de la catastrophe du 15 février dernier. Pour que Buizingen marque un tournant dans la politique ferroviaire, la commission spéciale a rédigé 109 recommandations qui sont autant de pistes pour améliorer fortement le niveau de sécurité dans nos chemins de fer. Parmi les 109 recommandations adoptées, nous retenons spécialement les suivantes.

Premièrement, la commission spéciale recommande l'accélération du déploiement d'un système de sécurité conforme aux exigences européennes les plus fortes. Les lignes principales de notre réseau belge doivent être équipées du système ETCS pour 2020 et tous les trains doivent être équipés du même système pour 2023. C'est une accélération du programme annoncé par le Groupe SNCB qui ne donnait jusqu'ici, comme seul horizon, que 2030. L'objectif est clair et il est concerté avec le Groupe: faire figurer le plus rapidement possible notre pays dans le top 3 des pays les plus sûrs en matière de protection des trains.

Deuxièmement, entre-temps, il s'agit évidemment de continuer l'équipement des voies et des trains en TBL1+. Ce système n'est pas le plus performant. Il n'est pas interopérable mais il permettra cependant d'accroître la sécurité en prenant en compte environ 75 % du risque actuel. Aujourd'hui, les travailleurs d'Infrabel et de la SNCB fournissent d'importants efforts pour que les nouveaux délais de 2015 soient respectés. Interrompre ce programme, comme certains l'ont demandé, serait revenu à retomber dans les travers du passé et refaire les mêmes erreurs que celles dénoncées par notre commission spéciale, celles des projets qui n'aboutissent jamais!

Troisièmement, les recommandations du rapport concernant les conditions de travail des conducteurs forment un ensemble essentiel. Vu les responsabilités des conducteurs, il faut revoir leur charge de travail, alléger les horaires et renforcer la formation. Les travailleurs du terrain doivent être mieux écoutés et leurs observations et recommandations sur les signaux défectueux ou peu visibles doivent être prises en compte beaucoup plus rapidement qu'aujourd'hui. On ne veut plus attendre des mois, voire des années, pour qu'un signal peu visible et identifié comme tel par les conducteurs soit déplacé.

Ensuite, la commission spéciale recommande une plus grande indépendance des organes de contrôle et d'enquête par rapport au Groupe SNCB. Aujourd'hui, le personnel de ces instances est encore trop lié à la SNCB dont il est souvent détaché à titre temporaire. Plus indépendante, l'autorité nationale de sécurité pourra mieux contrôler la sécurité, notamment les dépassements de signaux dont le niveau reste très inquiétant. C'est en fait toute la question de l'expertise sur la sécurité ferroviaire. Cette expertise ne peut être concentrée au sein du Groupe SNCB et, au sein du Groupe SNCB, elle ne peut pas être confinée à la Holding. L'administration et l'autorité de contrôle et d'enquête doivent améliorer leurs compétences et elles doivent en recevoir les moyens. C'est notamment le cas pour la direction ad hoc du SPF Mobilité qui doit être renforcée.

Nous retenons également que les managers du Groupe SNCB devront dorénavant rendre des comptes en matière de sécurité. Des objectifs de sécurité seront fixés dans les contrats de gestion entre les entreprises du Groupe et l'État belge, et la manière dont ces objectifs sont atteints influencera les revenus des dirigeants.

J'en viens aux contrats de gestion et à la manière dont ils doivent aborder les impératifs et les objectifs en matière de sécurité. Les travaux de la commission, et nous en sommes satisfaits, concluent à la nécessité

de donner plus de force aux contrats de gestion en matière de sécurité. Nous serons attentifs, suivant en cela la Cour des comptes, à l'inscription dans le contrat de gestion de dispositions relatives à la priorité de la sécurité ferroviaire mais aussi à la contribution des investissements consacrés à l'amélioration du niveau de sécurité et aux obligations spécifiques de chaque société en matière de coordination des investissements et de déploiement des dispositifs de sécurité.

En guise de recommandation finale de ce chapitre, la commission souligne la ferme volonté de la Chambre d'entamer le dialogue avec la ministre compétente pour l'élaboration des contrats de gestion, contribuant ainsi activement à leur préparation. C'est un élément qui nous semble particulièrement important.

Quant à la question des marchés publics passés par le Groupe SNCB, la question des relations industrielles a été clairement posée lors de nos débats, dans une perspective historique. La politique industrielle de l'État a permis le développement d'une expertise belge de haut niveau en matière de sécurité du rail. Mais, paradoxalement, cette politique n'a pas permis, jusqu'à présent, que notre réseau national soit équipé en conséquence d'un système performant.

Il s'agissait de voir aussi comment les choses ont évolué depuis 1991, surtout depuis 1993, date de l'adoption de la législation sur les marchés publics. Dès lors, à la demande de la commission spéciale, la Cour des comptes a examiné sept marchés publics passés afin d'équiper l'infrastructure et le matériel roulant de systèmes de protection automatique des trains. Le rapport est arrivé trop tard pour que nous puissions en tirer tous les enseignements dans le cadre de nos travaux, même si l'une ou l'autre conclusion ou recommandation y fait référence. Or, l'analyse de la Cour est loin d'être anodine et elle s'attaque à des marchés passés récemment.

La Cour remarque entre autres que les choix stratégiques successifs opérés par les sociétés ferroviaires ont entraîné la suspension de certains marchés publics et une modification profonde d'autres marchés. L'ampleur et la nature des adaptations auraient pu justifier de nouveaux appels à la concurrence afin de permettre une nouvelle compétition entre les entreprises intéressées.

En ce qui concerne spécifiquement l'équipement de l'infrastructure et du matériel roulant, le choix stratégique d'un système TBL1+ non interopérable avec les systèmes étrangers a, même s'il est guidé par la volonté d'améliorer la sécurité, contribué à limiter la concurrence pour l'équipement d'un réseau ferroviaire restreint.

L'audit de la Cour a révélé que les choix en matière de systèmes de protection des trains et les adaptations apportées au marché ont été parfois longuement préparés au cours des négociations avec les fournisseurs et ont été soumis relativement tard à l'approbation des conseils d'administration des sociétés ferroviaires. Nous devons examiner plus attentivement ce rapport d'audit dans les prochaines semaines.

Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, ces derniers mois et plus encore ces dernières semaines, l'actualité a rappelé s'il le fallait la pertinence de s'interroger sur la sécurité ferroviaire. Arlon, Leval, Pepinster, Ninove et ces derniers jours encore des accidents de personnes dont ont été victimes des travailleurs des chemins de fer ou des usagers.

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 pour répondre aux attentes des voyageurs. C'est à eux et à nous de transformer l'essai pour ouvrir une nouvelle époque dans la sécurité des chemins de fer belges, en lien avec les efforts indispensables à consentir en matière de ponctualité et de capacité. Infrabel, la SNCB, les organisations syndicales ont réagi favorablement au contenu des recommandations. Ces signes positifs doivent maintenant être suivis de la mise en œuvre des recommandations. C'est seulement alors qu'on pourra dire qu'il y a un avant et un après-Buizingen.

Par son travail entamé il y a presque un an, la commission spéciale a permis de maintenir la pression sur le sujet de la sécurité du rail. Je crois donc que le parlement a joué un rôle essentiel. Il continuera à le faire car la commission spéciale poursuit ses travaux et la commission de suivi est la garantie que le sujet ne sera pas oublié. C'est l'engagement que nous prenons aujourd'hui à l'égard des familles des victimes de Buizingen mais aussi de Pécrot et de Mons. Dans cet esprit, le groupe Ecolo-Groen! soutiendra donc les recommandations du rapport et le suivi qui en sera assuré par la commission.

01.02 Ine Somers (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, beste collega's, de eindconclusie van de bijzondere

commissie is voor onze fractie ontnuchterend en alarmerend. Het aantal reizigers dat dagelijks de trein neemt is de voorbije jaren enorm toegenomen en hiermee ook het veiligheidsrisico. Toch moet besloten worden dat in de periode 1982-2010 bijna geen enkele betekenisvolle verbetering inzake de veiligheid op het spoor is vast te stellen. Bijzonder schrijnend is dat de zware treinongevallen in Aalter in 1982 en Pécrot in 2001 weliswaar hebben geleid tot plannen en intenties maar niet tot afdoende actie op het terrein. Nog steeds moet worden vastgesteld dat het aantal seinvoorbijrijdingen blijft toenemen en dat België tot de landen behoort waar het spoorwegnet het minst is uitgerust met beveiligingssystemen die de treinen doen afremmen bij een overschrijding van een rood sein. Wellicht had de treinramp in Buizingen vorig jaar hiermee vermeden kunnen worden.

Iedereen stelt zich dan ook de vraag hoe dit kon gebeuren en wie hier verantwoordelijk voor is. Het resultaat van de commissie is hierin duidelijk: er kan niet een zondebok worden aangeduid. We moeten concluderen dat we hier over een gedeelde verantwoordelijkheid spreken, een verantwoordelijkheid van zowel de politiek, het management en het personeel als van alle personen en organisaties betrokken bij het spoorbeleid. Deze vaststelling doet voor onze fractie geen afbreuk aan de conclusies en de aanbevelingen in het verslag. Integendeel, voor ons zijn de aanbevelingen en conclusies duidelijk en kernachtig geformuleerd en hebben ze alvast de ambitie om de spoorveiligheid in ons land eindelijk naar een hoger niveau te tillen.

Om deze analyse te kunnen maken was het bijzonder belangrijk dat dit alles in een breed perspectief werd geplaatst, zowel wat tijd als wat inhoud betrof. De eerste invalshoek is dat de evolutie van de spoorwegveiligheid in België in een ruim tijdskader moet worden bekeken, dit vanuit de vaststelling dat de ervaringen uit het verleden vandaag nog blijven doorwegen. Laat het duidelijk zijn, de implementatie van TBL1+ vindt niet plaats omdat dit nu het beste systeem is. Neen, dit gebeurt enkel en alleen om op korte termijn een basissysteem inzake veiligheid te hebben, kortom, om onze grote achterstand weg te werken.

Belangrijk hierbij is dat het juridische statuut van TBL1+ precair is en niet kan worden opgelegd aan andere operatoren. Een geliberaliseerde goederenmarkt, en in de toekomst waarschijnlijk ook een geliberaliseerde reizigersmarkt, mag niet uit het oog worden verloren en daarom moet nu gelijktijdig het ETCS-project worden voortgezet en uitgevoerd.

Onze fractie beklemtoont hier dat de planning voor de volledige uitrol van TBL1+ strikt moet worden gerespecteerd. De geringe voorsprong op de timing die in 2010 is opgebouwd, moet zich ook in 2011 en de jaren nadien voortzetten. Daarnaast moet zo vlug mogelijk duidelijkheid worden verschaft over de omschakeling op lange termijn naar een meer ambitieuze Europese ETCS-norm.

De ambities die de gedelegeerde bestuurders van de NMBS en Infrabel al hebben gepresenteerd op de laatste hoorzitting van 18 januari moet dit jaar alvast worden vertaald in een ambitieus masterplan dat voor een veiligheidsrevolutie moet zorgen in ons land. Onze fractie dringt er dan ook uitdrukkelijk op aan om bij de opmaak van het masterplan ook de opportuniteiten van ETCS op de dienstverlening grondig in kaart te brengen. Niet alleen de veiligheid maar ook de stiptheid, de capaciteit en de reizigersinformatie moet tezelfder tijd naar een hoger niveau worden getild.

Waarom werd een klassiek remsysteem met automatische stopfunctie niet vroeger geïmplementeerd dan in onze buurlanden? Budgettaire redenen kunnen niet worden aangehaald want na de treinbotsing in Aalter werden tot tweemaal toe budgetten vrijgemaakt om eigen nationale systemen TBL1 en TBL2 te ontwikkelen, maar de uitrol bleef achteraf zeer beperkt hoewel deze was opgenomen in de meerjarenplannen.

Vast te stellen is wel dat vanaf begin jaren 90 alle aandacht en middelen gingen naar de opkomst van het hogesnelheidsverkeer op het spoor en zo de veiligheid op het klassieke spoornet volledig werd verwaarloosd. Niet dat veiligheid niet ter sprake kwam, maar de aandacht werd tevens meer gevestigd op de veiligheid op de overwegen. In plaats van te anticiperen op nieuwe botsingen ging de NMBS ervan uit dat een zwaar ongeval, zoals in Aalter, zich nooit meer zou voordoen. Deze onderontwikkelde veiligheidscultuur zou opnieuw een dramatische afloop kennen in Pécrot in 2001.

Inzake dit alles treft de overheid ook een zware verantwoordelijkheid. Ten eerste moet worden vastgesteld dat er een enorme vervlechting was tussen politiek en de nationale industrie die de NMBS heeft verhinderd om de juiste investeringsbeslissingen te nemen. Hoewel er performante systemen te koop waren in het buitenland had dit beleid de bedoeling de nationale industrie te stimuleren en de spoorwegveiligheid is er nooit beter van geworden.

Ten tweede, werd de veiligheid op het spoor sinds de inwerkingtreding van de wet op de autonome overheidsbedrijven in 1991 vanuit politieke hoek enkel als een intern operationeel probleem bij de NMBS gezien, waar de regering zich niet langer mee te moeien had. De steeds groter wordende discrepantie tussen de plannen enerzijds, en de uitvoering anderzijds, bleef hierdoor ongemerkt. De overheid heeft haar rol als toezichhoudende overheid niet ernstig genomen.

Na het ongeval in 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 niet kunnen vermijden dat ons land opnieuw werd geconfronteerd met een zware treinbotsing in Buizingen, op 15 februari 2010.

Een volgende vaststelling is dat de spoorveiligheid ruimer moet worden bekeken dan alleen het technische aspect. Er is nood aan een geïntegreerde visie op veiligheid, of zoals het Europese Spooragentschap terecht in zijn rapport stelt: "A catastrophe is an incident of a whole organisation." Daarom moet de NMBS-Groep meer aandacht besteden aan alle menselijke factoren die een invloed hebben op de beheersing van de veiligheidsrisico's en in het bijzonder wat aanwerving, opleiding en werkdruk betreft.

Het personeelsbeleid is een cruciaal aspect inzake veiligheid. Het huidig personeelsbeleid bij de NMBS-Groep is voor ons paradoxaal. Hoewel de Europese richtlijn voor spoorveiligheid de verantwoordelijkheid voor de exploitatieveiligheid ondubbelzinnig vastlegt bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder is het personeelsbeleid binnen de NMBS-Groep ondergebracht bij de holding.

De aanbeveling in het rapport ter evaluatie van de structuren binnen de NMBS inzake het HRM-beleid is voor onze fractie dan ook bijzonder belangrijk. Er moet worden nagegaan hoe NMBS en Infrabel meer vat kunnen krijgen op dit beleid. Dit is niet enkel een conclusie van het rapport dat thans aan het Parlement wordt voorgesteld. Ik citeer graag een klein stukje uit het Bergen-rapport van 17 maart 2008: "De te trage aanpassing van de reglementering leidt tot een beleid dat al te weinig afgestemd is op de noden van de entiteiten. Er is aldus sprake van onaangepaste aanwervingprocedures: niet altijd effectief, te lang, niet frequent genoeg voor sommige categorieën, archaïsche en onvoldoende specifieke functieomschrijvingen, onvoldoende aantrekkelijke verloning", enzovoort.

Ik citeer nog een korte passage. "De consultant stelt niet het statutair of reglementair kader van de regelgeving in vraag. Hij pleit wel voor een modernisering en hertekening over de entiteiten heen van het HR-proces."

Voor onze fractie is dit dan ook belangrijk. Niet de structuur op zich moet een doel zijn. Ze moet een middel zijn om ons doel te bereiken. Het kan en mag niet dat de bijzondere commissie nu belangrijke conclusies trekt en dito aanbevelingen doet die ook drie jaar geleden zijn vastgesteld.

De arbeidsomstandigheden van de treinbestuurders vragen bijzondere aandacht. Uit onderzoek blijkt dat seinvoorbijrijdingen, die een voorbode van zware treinbotsingen kunnen zijn, dikwijls aan onoplettendheid of verstrooidheid van treinbestuurders te wijten zijn. 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 ook op een strikte naleving van de cumulatiebeperving worden toegezien. De NMBS-Groep en de vakbonden moeten zich grondig bezinnen over de vraag of inzake voornoemd veiligheidsaspect een bijberoep wel verantwoord is.

Bovendien is het van enorm belang dat, indien treinbestuurders of andere personen problemen op het vlak van de zichtbaarheid van de seinen of andere veiligheidsrisico's signaleren, snel en efficiënt kan worden opgetreden. Er werd vastgesteld dat het bij problemen inzake de signalisatie tot vier jaar kon duren, vooraleer deze werden opgelost. De reden is dat dergelijke problemen weken of maanden bij de verantwoordelijken op de verschillende, hiërarchische niveaus blijven liggen, vooraleer op de juiste plaats wordt ingegrepen.

Het voorgaande werkt alvast demotiverend voor personen die met alle goede bedoelingen problemen op het terrein signaleren.

Voor onze fractie is het dan ook van belang dat niet enkel de structuur van de NMBS-Groep in zijn geheel ter

discussie staat. De strakke hiërarchieën binnen de entiteiten zelf, die historisch zijn gegroeid, belemmeren evenzeer een efficiënte en snelle aanpak van de problemen. Deze strakke en formele, hiërarchische organisatie van de NMBS-Groep moet dringend worden vereenvoudigd en afgevlakt, zodat informatie gemakkelijker kan doorstromen en risico's snel en efficiënt kunnen worden aangepakt, zowel bottom-up als top-down.

Bovendien moeten de verschillende entiteiten van de NMBS-Groep beter samenwerken. De horizontale overlegorganen die al werden opgericht, hebben hun ambities nog te weinig kunnen waarmaken.

Men moet tevens de NMBS helpen zich te ontdoen van een te enge visie vanuit een gesloten organisatie. Zo kunnen de Deense spoorwegen alvast als voorbeeld fungeren. Het is een duidelijke aanbeveling dat de NMBS en Infrabel zich laten inspireren door successen en voorbeelden in het buitenland, in plaats van dat ze terugplooiën op de eigen gesloten ingenieursmentaliteit.

Dat alles moet ervoor zorgen dat de veiligheidscultuur bij de NMBS-Groep kan 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 te nemen. De overheid heeft hierbij ook de plicht om die transformatie te sturen en te ondersteunen.

Ten eerste, 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.

Ten tweede, 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.

Ten derde, de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit op het Spoor, die speciaal door de overheid opgericht is om toe te zien op de veiligheid op het spoor, moet eindelijk zijn werk kunnen doen op een manier zoals het hoort: volledig onafhankelijk en met voldoende middelen. Ook op dat vlak heeft de regering in het verleden gefaald. Het was pas onder druk van Europa, dat België formeel in gebreke heeft gesteld, dat de regering tot het inzicht kwam dat het hoofd van DVIS niet langer bezoldigd mag worden door de NMBS-Holding, 100 % aandeelhouder van de NMBS.

In het licht van de liberalisering zal het belang van DVIS nochtans verder toenemen. Tegenover een vrijgemaakte markt voor de operatoren moet een sterke overheidsregulator staan, die volledig onafhankelijk, zonder banden met de NMBS, moet kunnen fungeren. De overheid moet voor DVIS dus eindelijk van de nodige middelen voorzien, die de dienst toelaten zijn belangrijke rol als toezichhoudende dienst waar te maken, in het bijzonder wat het uitvoeren van inspecties en audits betreft. Dit is het aantal audits dat tot nu toe uitgevoerd is: geen enkele in 2007, geen enkele in 2008 en één in 2009. Dat is beschamend en onverantwoord voor de veiligheid van de reizigers.

Voor onze fractie is het eindverslag geen eindpunt, maar een begin. Het werk is zeker niet gedaan. Als wij een les geleerd hebben uit het verleden, dan is het wel dat plannen en aanbevelingen heel weinig zin hebben als ze ook niet daadwerkelijk worden opgevolgd en uitgevoerd. De bijzondere commissie heeft nu al een en ander in het werk gezet, maar in tegenstelling tot het verleden mag de herinnering aan de treinramp van vorig jaar in Buizingen nooit meer vervagen, naarmate de tijd verstrijkt. De veiligheid op het spoor mag vanaf nu nooit meer onderschikt raken aan andere projecten.

Daarom pleit Open Vld ervoor om aan de bijzondere commissie een structureel vervolg te geven, met als opdracht toe te zien op de uitvoering van alle plannen en aanbevelingen. Dat is onze plicht voor alle slachtoffers en nabestaanden.

01.03 Linda Musin (PS): Monsieur le président, chers collègues, le 15 février 2010, un effroyable accident ferroviaire à Buizingen endeuillait de nombreuses familles et leurs proches et plongeait notre pays dans l'incompréhension. Comment un tel drame avait-il pu se produire ici? Cette question ne résultait pas d'une simple émotion, ô combien légitime, mais était le fruit de nombreuses interrogations auxquelles le monde politique devait tenter de trouver des réponses. Comment un tel drame a-t-il pu encore se produire près de 30 ans après celui d'Aalter et près de dix ans après celui de Pécrot? A-t-on négligé la sécurité du rail durant toutes ces années? A-t-on trop peu investi? A-t-on pris de mauvaises décisions? A-t-on fait de mauvais

choix? Pourquoi le rail belge est-il sous-équipé en termes de système de sécurité?

Notre commission a voulu répondre à ces questions avec l'aide d'experts de l'ERA et de la Cour des comptes en analysant les investissements et les choix opérés durant près de 30 ans. Ce travail a été mené avec sérieux, objectivité et détermination – et sans jamais oublier les victimes des différentes catastrophes ferroviaires ni leurs familles. Nous avons entendu et interrogé l'ensemble des acteurs concernés: ministres, présidents et dirigeants, membres des conseils d'administration, représentants des travailleurs, experts étrangers - et la liste est encore longue. Tous se sont succédé pour apporter leur témoignage, leur vécu et leurs éléments de réponse.

Notre première mission était de comprendre 30 ans de politique et de choix posés en matière de sécurité ferroviaire pour savoir pourquoi, aujourd'hui, la Belgique est à la traîne dans le domaine des systèmes de sécurité. Notre rôle n'était pas celui d'un tribunal politique; des enquêtes, notamment judiciaires, sont d'ailleurs toujours en cours, et il convient de laisser la Justice travailler en paix et sans aucune interférence. Évidemment, notre tâche était lourde, car analyser 30 ans de décisions politiques et industrielles dans un contexte politico-économique bien déterminé ne peut se faire en quelques semaines ou en quelques mois.

De plus, nos travaux ne se tournaient pas uniquement vers le passé; nous nous devons d'analyser le présent et d'améliorer la sécurité du réseau.

Nous nous retrouvons aujourd'hui avec un rapport de qualité, n'en déplaise à certains. Ses conclusions sont fortes et ses recommandations concrètes, car elles permettront d'améliorer la sécurité du réseau ferroviaire belge.

Je tiens à remercier au nom de mon groupe, et en mon nom personnel, l'ensemble des membres de notre commission, ainsi que son président, qui a exercé son rôle avec talent, tact et convivialité.

En ma qualité de rapporteur, je m'en voudrais de ne pas remercier mes collègues ainsi que les experts, les secrétaires de commission, les traducteurs et l'ensemble des services de la Chambre qui nous ont accompagnés tout au long de nos travaux et dont l'aide a été très précieuse.

Monsieur le président, chers collègues, je ne reviendrai pas sur l'ensemble des constats et des conclusions formulées par notre commission et dont certaines vous ont été présentées tout à l'heure. Par contre, 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 encore doté d'un système de sécurité performant! Oui, il y a eu des erreurs! Mais il y a également des explications données qui, bonnes ou mauvaises, nous permettent de mieux appréhender les actes et les décisions passées. Oui, il n'y a pas eu assez de vigilance et de contrôle à la suite des décisions prises en interne à la SNCB! En ce sens, nous devons également, en notre qualité d'hommes ou femmes politiques reconnaître nos manquements à cet égard.

L'analyse du passé nous a amenés à mieux évaluer le présent. Aujourd'hui et ce, pour la première fois, un système de sécurité est en passe d'être installé sur l'ensemble du réseau et d'équiper l'ensemble des locomotives de la SNCB. C'est le TBL1+. Certes, ce système est souvent décrié, car il demeure largement perfectible, mais cela restera néanmoins une première étape et notre commission, dans le suivi de son travail, devra veiller à son installation complète et ce, dans les meilleurs délais. Car nous avons appris, lors de nos travaux, que l'échec se résume souvent à des décisions de papier que l'on ne met pas en œuvre, que les changements d'avis ou de direction n'amènent jamais de gains mais plutôt des pertes de temps.

Le TBL1+ ne sera donc qu'une première étape vers un système interopérable et hautement performant répondant aux normes du standard européen ERTMS. Nous maintiendrons une pression positive sur le Groupe SNCB, afin que ce passage entre le TBL1+ et ce système hautement performant soit le plus rapide possible.

Autre donnée fondamentale ressortant des travaux de notre commission: l'importance cruciale de l'humain. Hier, aujourd'hui, mais aussi demain, la sécurité sur le rail repose grandement sur les épaules des conducteurs de train et de l'ensemble des cheminots qui travaillent au quotidien à assurer et assumer la sécurité des voyageurs.

Pour le groupe PS, il est important de rappeler la responsabilité et le poids pesant sur les épaules d'hommes

et de femmes qui, par définition, commettent et commettront encore des erreurs. Peut-être que certains supposent que l'installation à terme du système de sécurité le plus performant rendra plus anecdotique le travail des hommes de métier, de terrain.

Permettez-moi d'ouvrir une bien sombre parenthèse, que j'ai déjà ouverte lors du vote en commission. Comme nous l'indiquons dans les conclusions de notre rapport, "la Belgique est un des pays les moins équipés en système ATP".

Comparons à l'Allemagne, équipée à 90 %; et pourtant cette même Allemagne est aujourd'hui sous le choc d'un terrible accident ferroviaire, survenu il y a quelques jours, qui a fait dix victimes. Cette même Allemagne qui, en 2006, pleurait déjà 23 morts suite à la collision d'un train expérimental transrapide, qui avait percuté un véhicule d'inspection sur une voie d'essai. Cette même Allemagne qui connaissait, voilà 12 ans, un choc terrible suite à un accident de train à grande vitesse IC, qui avait fait 101 morts.

Chers collègues, l'humain est et restera le premier garant de la sécurité du rail. Bien évidemment, il est nécessaire que notre pays se dote enfin d'un système de sécurité performant. ETCS doit devenir la norme sur notre réseau. Et oui, nous nous devons d'exiger de la part du Groupe SNCB un *masterplan* et un planning d'installation précis de l'ETCS. Tout comme nous nous devons de veiller à sa bonne exécution, puis de la contrôler.

Mais nous ne devons pas oublier l'importance du facteur humain. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle je me réjouis au nom de mon groupe des recommandations nourries formulées par notre commission: amélioration, évaluation et modernisation des formations, meilleure prise en considération des charges de travail des conducteurs et nécessité d'un meilleur dialogue et d'une meilleure circulation de l'information.

Toutes ces mesures amèneront rapidement à une amélioration de la sécurité sur notre réseau ferroviaire.

Nos recommandations doivent s'inscrire dans un cadre global, celui d'un groupe et d'entreprises qui développent réellement une véritable culture de sécurité. Bref, des entreprises plus apprenantes dans lesquelles un problème n'amène pas uniquement une sanction, mais aussi une réflexion et une analyse. Des entreprises moins hiérarchisées, moins rigides, dans lesquelles les décisions et les informations circulent sans difficulté et sans lourdeur.

Monsieur le président, chers collègues, les incidents et accidents récents, comme celui de Pepinster, nous rappellent la nécessité d'agir pour améliorer la sécurité de notre réseau, et ce, à tous niveaux: cheminots, entreprises et politiques. Telle est la volonté de la commission spéciale à travers ses différentes recommandations.

Je ne reprendrai pas ici la centaine de recommandations déposées par notre commission. Cependant, je voudrais en citer quelques-unes qui nous tiennent particulièrement à cœur.

Tout d'abord, dans le rôle d'un 'M. Sécurité' qui analyserait et pourrait coordonner tout ce qui concerne la sécurité du rail en Belgique, nous nous réjouissons de voir la mise sur pied, au sein du SPF Mobilité, d'une Safety Platform avec un statut et des compétences renforcées.

De même, la création d'un baromètre de l'emploi au sein du Groupe SNCB permettra à l'avenir d'éviter les problèmes de recrutement et les risques de pénurie de certains métiers indispensables à l'installation des systèmes de sécurité. Je pense aux ingénieurs et aux électromécaniciens.

Enfin, nous souhaitons souligner l'inscription d'objectifs de sécurité tels que le nombre de dépassements de signaux, signal numéro un d'une sécurité défaillante, dans les contrats de gestion du Groupe SNCB, objectifs dont le respect sera désormais lié à une partie du salaire des managers du Groupe.

Monsieur le président, chers collègues, le groupe PS soutiendra ce rapport, fruit d'un travail de longue haleine, mené dans un timing pourtant serré. Mais je tiens à préciser que ce rapport n'est pas, comme l'ont dit d'autres collègues, un simple document destiné à prendre la poussière dans les archives de notre parlement. Nous devons veiller à ce que les délais d'installation des systèmes de sécurité soient bien respectés. Nous devons également nous assurer que la SNCB dispose des moyens nécessaires pour le faire. Bref, nous continuerons notre contrôle et exercerons notre vigilance afin que nos recommandations soient suivies de résultats concrets.

J'ai entendu tout à l'heure M. Vandeput parler du réveil des CEO. Je constate pour ma part qu'il a fallu trois mois pour que la N-VA se réveille et dépose des choses vraiment concrètes à la commission. Comme M. Van den Bergh, je suis déçue par le comportement des dernières semaines et de ce jour. Le président de la commission, David Geerts, l'a pourtant rappelé tout à l'heure, nous avons essayé de travailler dans la plus grande des corrections et d'obtenir un réel consensus.

Face à la dignité des familles et des proches de victimes, nous nous devons, en tant que parlementaires, de répondre par la dignité de notre travail. Nous y sommes presque parvenus. Ce rapport est le fruit d'un travail de fond et pour la plupart des commissaires, sans parti pris ni idéologie politique. Nous y sommes presque arrivés mais je constate que pour certains, c'est manifestement impossible!

01.04 Steven Vandeput (N-VA): Ik vind de aantijgingen en de aanvallen op onze houding in de commissie nogal schamper. Wij doen niets anders dan wat we vanaf dag een hebben gezegd. Wij wensen binnen de NMBS-Groep een duidelijke cultuur van verantwoordelijkheid te zien.

Ik stel een kwalitatieve vraag. Ik heb het niet over kwantiteit. Men kan honderd bladzijden publiceren en totaal naast de kwestie zitten. Als wij niet bereid zijn om de problemen structureel aan te pakken daar waar ze zitten, dan zijn wij fout bezig. Het is mijn taak als parlementslid in de commissie, in het conclaaf, in de laatste zitting van de commissie en ook vandaag om mijn drie magere amendementen te blijven verdedigen.

Wij vragen ten eerste, een verantwoordelijke, ten tweede, een depolitisering van de raden van bestuur en ten derde, een duidelijk herbekijken van de structuren van de NMBS, zonder vooroordelen. Als dat een slechte houding is, dan vind ik dat jammer.

01.05 Linda Musin (PS): C'est bien ce que je disais, c'est aujourd'hui qu'on vous entend face caméra alors que pendant des semaines, au sein de la commission, nous avons eu tout lieu d'analyser toutes les recommandations et d'arriver à un rapport commun. Vous avez dit tantôt qu'il ne fallait pas rater le coche, monsieur Vandeput. Et bien, aujourd'hui, je vous dis que ne pas rater le coche, c'est prendre nos responsabilités – un terme que vous appréciez particulièrement –, celles d'assurer dès à présent une plus grande sécurité sur le réseau ferroviaire belge! Le groupe PS va prendre ses responsabilités dès aujourd'hui en votant "oui" à ce rapport et "oui" à la mise en place et au suivi de ces recommandations!

01.06 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik vind het straf wat mevrouw Musin hier komt te zeggen. Wij vragen gewoon wat wij altijd gevraagd hebben. Wij stellen vandaag vast dat de PS hier zegt dat we de structuren van de NMBS wel zullen herbekijken, maar alstublieft niet te grondig.

Wij stellen ook vast dat men echt nog gelooft dat er zomaar vanuit het niets, als manna uit de hemel of bloemetjes uit de grond, een veiligheidscultuur zal ontstaan binnen de verschillende entiteiten van de NMBS-Groep. Men gelooft vandaag, in 2011, echt nog dat het hebben van de juiste partijkaart belangrijker is dan te beschikken over de juiste competenties om deel te nemen aan een raad van bestuur. Wel, daar bedank ik voor.

01.07 Linda Musin (PS): Monsieur le président, chers collègues, si partir de rien aujourd'hui, c'est se servir des 109 recommandations et travailler, dès demain, à leur mise en place, je ne comprends vraiment plus rien!

01.08 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, collega's, vandaag had de bekroning moeten zijn van hard werk binnen de commissie Spoorwegveiligheid. Ik weet dat het niet altijd evident is om aan de kiezer uit te leggen dat er op dit moment, met een regering van lopende zaken, hard gewerkt wordt, maar ik denk dat er, zeker wat deze commissie betreft, hard werd gewerkt en dat er over de grenzen heen gesteld mag worden dat er collegiaal werd gewerkt en dat alle partijen hun ding hebben kunnen doen. Er is zeer correct gewerkt.

Ik ben wel een beetje verwonderd over de nogal bitse reacties die hier vandaag komen richting N-VA, partij die althans volgens mij een consequent standpunt inneemt. De grote bezwaren die men uit in verband met die 'ocharme drie amendementjes' liggen blijkbaar zeer zwaar op de lever en men stuurt diverse PS'ers hier het slagveld in om toch die amendementen met de grond gelijk te maken. Laat het een magere troost zijn, wij zullen die alvast wel steunen. Wij vinden dat gezond verstand hier zeker op zijn plaats moet zijn.

Collega's, er is al veel gezegd, er zijn al veel analyses gemaakt, er zijn al veel verklaringen afgelegd over de

betrokken treinramp. Wanneer wij een eindje teruggaan in de tijd – nog geen jaar, op 15 februari zal het net één jaar zijn – moeten we toch tot de vaststelling komen dat het resultaat van één jaar onderzoek, zeker als wij kijken naar de slachtoffers, naar de nabestaanden in feite toch niet is wat het moet zijn, dat het eerder mager is.

We hebben een dikke bundel gekregen met veel bladzijden, veel analyses, veel scherpe, degelijke teksten – ik zeg nog eens, er is goed en hard aan gewerkt – maar wanneer het gaat om de juiste keuzes te maken, om de juiste analyses te maken, vind ik toch dat die commissie tekort is geschoten. Daar moet natuurlijk een reden voor zijn en beelden zeggen soms meer dan woorden. Daarom heb ik nog eens de moeite gedaan om de krantenkoppen van dat voorbije jaar naar voor te halen.

Eerst en vooral, de dag na de treinramp. Iedereen herinnert zich nog dat beeld van die man die dat meisje, dat het gelukkig wel overleefd heeft, uit het treinwrak haalt. Als antwoord op die zeer dramatische treinramp, 19 doden en 170 gewonden, komt daar die bijzondere spoorwegcommissie. Vol goede moed, want na de feiten die na 15 februari 2010 in de kranten verschijnen, begint men natuurlijk te denken “hoe kan zoiets in België gebeuren?”. Ondanks de treinramp van Pécrot, ondanks de treinramp van Aalter, slagen wij er niet in om op een ernstige manier werk te maken van spoorveiligheid.

Direct komen er een paar namen in beeld, een paar nog actieve politici, een paar politici die de revue ondertussen zijn gepasseerd. Men moet natuurlijk met een antwoord komen voor de slachtoffers, voor de bevolking. De bevolking wil een antwoord, wil dat er duidelijkheid is.

Dan komt die bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid. Zowel de eerste als de tweede commissie had alle troeven in handen om zeer degelijk te werken. Ook de voorzitters van beide commissies hebben de commissieleden daarin alle vrijheid gegeven.

Wij hebben ook het geluk gehad om zeer deskundige experts te hebben gehoord die van ons geen experts hebben gemaakt, maar die er toch voor hebben gezorgd dat deze zeer technische en moeilijke materie – ik hoop dat jullie na vanavond ook allemaal experts zijn geworden op het vlak van TBL1, TBL1+, ETCS en dies meer – voor ons begrijpelijk werd. Zij hebben een goede, scherpe analyse gemaakt.

Zij hebben zeer degelijk werk geleverd. Wie de moeite zou doen om de teksten van de experts erop na te slaan, zou zien dat een haarfijne analyse werd gemaakt van het beleid bij de NMBS en de politieke keuzes die wel of juist niet werden gemaakt.

Dat de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid voor de tweede keer aanvangt is al onmiddellijk een grote krantenkop die zeer duidelijk is: “Experts Buizingen snoeihard voor NMBS”.

Van start mogen gaan met een commissie waarin onmiddellijk die teneur wordt gezet – ik denk dat die krant een logische analyse heeft gemaakt – maakt dat wij op basis van de analyse van de experts niet anders konden dan zeer scherpe keuzes maken. De vraag is natuurlijk of die scherpe keuzes daadwerkelijk zijn gemaakt. Ik betwijfel dat zeer sterk.

Niet veel later, wanneer wij met de commissie conclusies trekken en aanbevelingen doen, heeft men nog voor de eerste letter van het rapport van de vier rapporteurs werd geschreven alweer een nieuwe krantenkop: “Achtien doden maar niemand treft schuld”.

Ik vind dat een zeer scherpe analyse. Nog voor er een letter is geschreven, wordt die analyse gemaakt. U mag het rapport erop nalezen, het klopt: niemand treft schuld. Men heeft het zelfs zo geformuleerd dat het iedereen zijn schuld is. Men durft niet te zeggen dat het iemands schuld is, dus zegt men dat het de schuld van iedereen is. Het is onze schuld. Dat is het gemakkelijkste. Dat is de vlucht vooruit. Wij kijken niet meer achter ons. Wij zijn fout geweest, maar nu gaan we het beter doen.

Ten eerste, de vraag is of wij het wel beter gaan doen. Ten tweede, het is natuurlijk niet iedereen zijn schuld. Men gaat zelfs zo ver, ik ben verwonderd dat de N-VA in de logica is meegegaan, om zelfs het Parlement, u en mij, met de vinger te wijzen: wij moeten allemaal met boter op het hoofd zitten want wij zijn tekortgeschoten in onze controlerende functie.

Sorry, maar ik heb de werkzaamheden van de commissie intens meegemaakt de voorbije zes maanden. Ik heb daar geen analyse van de parlementaire werkzaamheden. Ik heb daar wel ceo's en politici zien staan

zwaaien en zeggen dat daarover geen parlementaire vragen werden gesteld. Men heeft zelf een verdedigingslinie opgebouwd door te zeggen dat het Parlement tekort is geschoten en dus is het ook de schuld van het Parlement. Ik vind dat toch wel een zeer kromme redenering. Men probeert in heel het debat iedereen in het bad te krijgen zodat iedereen de dans ontspringt.

Dit moet natuurlijk een reden hebben. Hoe komt het dat zo'n commissie, waarin alle partijen aanwezig zijn en waar er voldoende garanties zijn om een goede, krachtige analyse te maken, er niet in slaagt die analyse te maken? We moeten hiervoor een beetje teruggaan in de tijd, van nu tot 1982. Als men dan kijkt naar de namen van zij die verantwoordelijkheid hadden binnen de raad van bestuur, die ceo waren, die bevoegd minister of staatssecretaris waren, stelt men ineens vast dat alle politieke partijen, op twee na, de revue passeren. Ik som ze even op: 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. Alle partijen, op twee na, zitten in dat bad.

Hier ligt al de grote reden waarom iedereen mee in dat bad moet. Iedereen is schuldig, iedereen van de gevestigde partijen die – zoals Lijst Dedecker al heeft opgemerkt – die benoemingsmachine hebben onderhouden en gevoed. Zij hebben ervoor gezorgd – dit is een van de conclusies – dat die raden van bestuur vol zaten met mensen die niet competent waren en die niet wakker lagen van veiligheid. Dat is de grote analyse, maar dat durft men natuurlijk niet hard maken. Men probeert voorzichtigheidshalve te zeggen dat in 1987 waarschijnlijk een verkeerde keuze werd gemaakt. Toen werd TBL1 afgeblazen en men had dit niet mogen doen. Het is dan toch vrij eenvoudig? Laat ons dan kijken wie toen de bevoegde ministers waren. Ik zie hier Herman De Croo als minister verantwoordelijk voor de NMBS van 1981 tot 1988. Ik denk dat dit wel een vaststaand feit is. Maar zover durft de commissie niet gaan.

Na de treinramp in Pécrot is er een nieuw keuzemoment op een moment dat het onverantwoord is om te kiezen voor ETCS. Ook daar kan men perfect de bevoegde politici, mevrouw Isabelle Durant, met de vinger wijzen. Ook dat durft men niet te doen.

Dat is een heel groot gebrek van voorliggend document, dat nochtans de moeite waard is. Ik verwijs ter zake naar de stukken van de experts. De commissie heeft in feite een pasklare analyse gekregen. Zij heeft echter niet durven snijden. Zij heeft geen duidelijke keuze durven maken, natuurlijk omdat – ik herhaal het – de gevestigde politieke partijen in hetzelfde bedje ziek waren.

Is het hier allemaal kommer en kwel? Zijn het allemaal slechte aanbevelingen en conclusies? Dat is natuurlijk niet het geval. Samen met de N-VA hebben wij een lang traject afgelegd en hebben wij lang hetzelfde pad bewandeld. Op een gegeven moment meende ik even alleen te staan. Ik ben blij dat ik op het einde van de rit de N-VA opnieuw heb zien opstaan.

Wij hebben altijd een rechtlijnig pad bewandeld. Wij hebben altijd benadrukt dat er geen taboes zijn. Helaas zijn ze er wel. Immers, in het rapport zal u geen enkele naam van verantwoordelijke politici lezen. Het is trouwens spijtig dat staatssecretaris Schouppe – ik zie hem net toekomen – al een paar keer de koffiekamer heeft gefrequenteerd. Zijn naam is in de bijzondere Kamercommissie veel gevallen. Hij had zijn rol hier perfect kunnen spelen, wanneer het over de oplossingen gaat. Ik ben dus blij dat hij onze rangen opnieuw vervoegt. Immers, zowel bij minister Vervotte als bij staatssecretaris Schouppe rust een zware verantwoordelijkheid, niet alleen inzake het verleden maar ook wanneer het over de oplossingen gaat. Zij maken weliswaar deel uit van een regering van lopende zaken. Zulks zou hun echter niet hun verantwoordelijkheid mogen doen ontlopen, wat hier nochtans het geval is.

Collega's, inzake de voorgestelde aanbevelingen en conclusies ga ik akkoord met bijvoorbeeld de conclusies en aanbevelingen op het vlak van de menselijke factor in de veiligheidscultuur: aanwerving, opleiding, werkdruk en arbeidsomstandigheden. Ook op het vlak van de seinvoorbijrijdingen en de bedrijfscultuur vinden wij elkaar. Ter zake wordt een correcte analyse gemaakt en worden ook goede voorstellen gedaan. Het gaat om voorstellen die door de voltallige commissie worden gedragen.

Ik wil trouwens mijn waardering voor de commissievoorzitter betonen. Hij heeft ter zake ten volle zijn correcte, objectieve rol gespeeld.

Niettemin ontbreken een aantal cruciale aanbevelingen.

Ik verwijs bijvoorbeeld naar onze vaststelling dat de treinramp in Buizingen nooit zou hebben

plaatsgevonden, mochten de politieke verantwoordelijken – in casu de ministers, de staatssecretarissen en de leden van de raad van bestuur – hun verantwoordelijkheid hebben genomen. Nooit hebben zij van het aspect veiligheid echt wakker gelegen. Nooit hebben zij op cruciale momenten de juiste keuzes gemaakt. Zij hebben ze ofwel niet gemaakt, ofwel hebben zij de verkeerde keuzes gemaakt. Het ging echter telkens over een gebrek aan verantwoordelijkheid op het vlak van de veiligheid.

Bij die hoorzittingen was het toch wel bijzonder cynisch om vast te stellen dat wanneer er pertinente vragen werden gesteld op basis van die goede rapporten, een gewezen premier uit Vilvoorde lompweg stelde dat hij geen technicus of ingenieur was en hij het dus niet wist. Men ontliet op die manier zijn verantwoordelijkheid door te stellen dat men hen met veiligheidssystemen niet lastig moest vallen.

Men zou in feite perfect een analyse kunnen maken van manieren om zijn verantwoordelijkheid te ontlopen. Wanneer wij er dan met cijfers op wezen hoe dramatisch de toestand was in België op het vlak van veiligheid in het verleden en stelden dat de minister dat toch moest gezien hebben en dat de top van de NMBS daar toch regelmatig over gebriefd moest zijn, dan stelde men dat die cijfers uit het buitenland niet vergeleken konden worden. Het gebeurde ook dat een clever persoon tijdens de hoorzitting zei dat sommige landen het nog veel slechter doen. Men vergeleek natuurlijk altijd met de slechte leerlingen. Zo probeerde men altijd de dans te ontspringen.

Zoals al een paar keer werd aangehaald is en blijft politisering een pijnpunt. Ik hoop dat men toch werk zal durven maken van het ingediende amendement. Wij hebben dat trouwens zelf ook in onze motie opgenomen.

Andere pijnpunten zijn de beheersovereenkomsten, het aspect veiligheidscultuur en het aspect van de onafhankelijke onderzoeksinstantie. Dat zijn allemaal cruciale punten waarop men in dit rapport nog steeds tekortschiet.

Hetzelfde geldt voor de rol van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen. Ook daar hebben sommigen een rol gespeeld om de huidige ministers en de staatssecretaris wat uit de wind te zetten, terwijl Europa en de Raad van State zeer duidelijk zijn in hun analyse dat de banden met de NMBS moeten worden doorgesneden. Ook in die conclusies en aanbevelingen trachtte men het huidig beleid in feite te vergelijken en dat zou niet mogen.

Collega's, uit de hoorzittingen blijkt zeer duidelijk dat in het nog niet zo verre verleden – die politici zijn immers allemaal nog actief – zeer zware fouten zijn gemaakt op het vlak van het veiligheidsbeleid. Zo wordt bijvoorbeeld verwezen naar een slecht zichtbaar sein dat slechts na twee of vier jaar wordt vervangen. Blijkbaar was dit de gewoonte. Blijkbaar heeft men gewacht op dit rapport om daar mogelijks iets aan te doen. Ik heb al veel grote engagements en mooie woorden gehoord. De vraag is natuurlijk of wij niet opnieuw de situatie gaan herhalen waarin mooie plannen en dynamische voorstellen worden voorgelegd, terwijl bij de realisatie de wil ontbreekt of andere keuzes worden gemaakt, waardoor men opnieuw ter plaatse blijft trappelen.

Vandaag is het principieel standpunt inzake veiligheidssystemen dat men kiest voor een verouderd systeem als TBL1+.

Wij gaan als het ware met de teletijdmachine terug in de tijd en een verouderd systeem installeren met als groot argument dat het tenminste iets zal doen op het vlak van veiligheid. Als men morgen voorstelt om de treinen maar 30km/u te laten rijden dan ben ik er zeker van dat het nog veiliger zal zijn! Het heeft weinig zin om nu opnieuw te kiezen voor verouderde systemen terwijl wij eindelijk kunnen kiezen voor een systeem zoals ETCS dat voor een hogere veiligheidsgraad zorgt. Het voorbeeld van Duitsland toont aan dat 100 % veiligheid nooit bestaat. Wij zullen altijd werk moeten maken van het aspect veiligheid.

Ik verwijs ter afronding naar de door ons ingediende motie. Er is een aantal pijnpunten die wij in dit rapport missen. Ten eerste, het Parlement is in hetzelfde bedje ziek. Ik heb geen enkele politicus of geen enkele gewezen NMBS-baas gehoord die zei “het klopt; wat wij nu weten wisten wij toen niet” of “wij hebben toen dit of dat verzuimd” of “wij hebben toen dit of dat niet gedaan”. Wat ik wel hoorde was “ik ben goed bezig; over wat mijn voorganger heeft gedaan kan ik mij niet uitspreken, maar wij zaten op de juiste weg”. Dat was de algemene teneur bij veel mensen die de revue zijn gepasseerd in de bijzondere commissie. Dat is evenwel niet het antwoord dat de slachtoffers en de nabestaanden wensen. Zij wensen duidelijkheid. Zij wensen dat de commissie duidelijke keuzes maakt, maar daar slaagt zij niet in. Op dat vlak omzeilen wij het probleem.

De commissie had zeker een aanbeveling kunnen doen op het vlak van begeleiding van de slachtoffers. Op dat vlak schieten wij schromelijk te kort. Die mensen horen met moeite nog iets van de NMBS. Wie zwaargewond is geraakt of een kind heeft verloren verdient zo een behandeling niet. De commissie had van dat punt meer werk kunnen maken. Na bijna een jaar hebben wij nog niet vastgesteld wat aan de basis lag van het ongeval. Het juridisch onderzoek is een jaar aan de gang en minister De Clerck heeft aan collega Weyts geantwoord dat er nog steeds geen concreet resultaat is. Dat is bijzonder pijnlijk.

Ik hoop dat de politici die op 15 februari 2011 vooraan staan bij de herdenking te Buizingen, daar eens aan denken.

01.09 **Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, messieurs les secrétaires d'État, voici quasiment un an jour pour jour que nous avons vécu la tragédie de Buizingen. Tout le monde se rappelle les terribles images de ce 15 février 2010 qui resteront gravées à jamais dans nos esprits. C'est à 08 h 26 que deux trains de voyageurs sont entrés en collision à hauteur de Hal et que dix-neuf personnes ont alors perdu la vie. Ce terrible accident ferroviaire a laissé un grand nombre de personnes et de familles marquées à jamais par ce drame.

À l'époque, on disait qu'il était essentiel que la vérité, toute la vérité, soit faite sur l'ensemble des circonstances et des dysfonctionnements qui avaient occasionné ce drame. Seule cette vérité permettrait d'agir avec vigueur et efficacité pour éviter que de tels faits ne se reproduisent plus, même si le risque zéro n'existe pas. La recherche de cette vérité doit se faire par un débat dans la transparence, le sérieux, le respect et la discrétion, et sans velléité de récupération politique collective ou individuelle. C'est bien sûr à la Justice qu'a été laissé le soin de faire la lumière sur les responsabilités et les circonstances précises du drame de Buizingen. Cependant, ce drame n'est malheureusement pas isolé et est venu s'ajouter à la longue série d'incidents et d'accidents plus ou moins graves qui mettent en évidence l'insécurité de nos transports ferroviaires.

Il était donc indispensable que le parlement s'implique également dans la recherche de la vérité. C'est la raison pour laquelle la Chambre des représentants a décidé d'instituer cette commission spéciale dont la mission précise n'était pas de trouver les responsables de cet accident en particulier mais d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique, à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen. Il était plus que nécessaire de faire la clarté sur les conditions de sécurité du rail et de comprendre les choix stratégiques, les investissements effectifs et la façon de fonctionner à tous les échelons des opérateurs ferroviaires, du gestionnaire d'infrastructure et des responsables publics. C'est sur cette mission que s'est concentrée notre commission ces derniers mois. Le travail minutieux des parlementaires, secondés avec brio par les experts, a permis d'aboutir à un rapport de plus de trois cents pages, présentant des conclusions et des recommandations fouillées.

N'a-t-on pas trop oublié, dans ce travail minutieux de parlementaires techniciens, qu'avant de rendre un rapport brut, technique, précis, certes complet dans un grand nombre d'aspects, nous étions face à un drame humain, face à la tristesse des familles?

Peut-être aurions-nous dû nous orienter davantage vers cet aspect de la sécurité, celui du moment où le système a failli et entraîné les conséquences dramatiques que nous connaissons. Nous avons rempli notre mission d'analyser la sécurité du rail, certes! Mais, comme ce n'était pas notre mission première, nous n'avons pas entendu les victimes et nous n'avons malheureusement pas assez pensé au drame qu'elles avaient vécu directement ou indirectement à la suite d'une faille de ce système de sécurité. C'est pourquoi notre groupe demande qu'une personne ressource dédiée à l'accompagnement des victimes et des familles soit mise en place pour chaque accident impliquant une ou plusieurs composantes du Groupe SNCB. Cette personne serait notamment chargée de faire le lien entre les différentes entités du Groupe et de proposer une réponse unique à toutes les questions que se posent les victimes d'accident de train: l'indemnisation, l'accompagnement sur le court et le long terme, etc.

Les 109 recommandations comprises dans le rapport mettent en effet ces failles en évidence et la nécessité d'un changement radical dans les mentalités des trois entités du Groupe SNCB. Il faut mettre enfin la sécurité en priorité n° 1. Elles présentent également l'ensemble des changements à opérer pour toutes les personnes ou entités ayant un impact, même minime, sur la sécurité ferroviaire. C'est l'ensemble du système qui a fauté et c'est l'ensemble qui doit être corrigé! "*A catastrophe is an accident of the organization*", comme le résume si bien le rapport de l'ERA.

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

Premièrement, ce sont les recommandations concernant notre capital humain qui doivent être primées car, même si on met en place des systèmes d'aide à la conduite, c'est et cela restera toujours l'ensemble des travailleurs qui seront responsables de la mise en place de ces systèmes, de la vérification du bon fonctionnement de ces systèmes et du travail journalier. Il faut leur donner des moyens de travailler dans les meilleures conditions pour pouvoir accomplir cette mission. Les travaux de la commission ont en effet mis en évidence des carences dans la gestion des ressources humaines du Groupe SNCB. Nous sommes donc ravis de pouvoir compter sur les recommandations qui précisent que les recrutements et la formation seront améliorés, notamment pour combler les métiers en pénurie, en revoyant les profils recherchés et surtout en intégrant ces personnes dans un cycle de formation interne pour garantir l'efficacité de leur travail.

Ou d'autres mesures encore mettant en évidence la nécessité de revoir les conditions de travail du personnel afin de garantir une plus grande efficacité et de renforcer ainsi leur sécurité et celle de tous les navetteurs. Les charges psychosociales, les facteurs de stress doivent être réduits au maximum pour éviter à l'avenir des tragédies comme les accidents d'Aalter, Buizingen, Pécrot et autres. Par ailleurs, les travailleurs seront mieux entendus et leurs avis sur la sécurité pris en compte. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure procéderont annuellement à un audit des éléments principaux des procédures de sécurité en faisant appel aux opérateurs concernés. C'est cela qui est crucial: intégrer les opérateurs concernés car c'est l'échange d'information à tous les échelons des opérateurs ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure qui permettra de créer une vraie culture de sécurité, du sommet vers la base mais également de la base vers le sommet.

Il est nécessaire d'intégrer l'ensemble du personnel dans ces changements. Des recommandations précisent que le management doit mettre en place parallèlement une culture de la responsabilité et une culture de l'apprentissage. En cas de dépassement, par exemple, plutôt que de se concentrer sur la sanction du coupable, il faut voir l'incident comme une occasion d'améliorer la situation, notamment par la formation et l'évaluation des compétences. La procédure actuelle doit être remplacée par une procédure axée sur la compréhension de l'erreur commise, sur les responsabilités et, le cas échéant, sur les améliorations sur le terrain.

Deuxièmement, il est bien entendu que tout ne peut pas reposer exclusivement sur les épaules des conducteurs de trains et que les recommandations prévoyant la mise en place rapide des systèmes d'aide à la conduite et de freinage d'urgence doivent être suivies conformément au planning établi, et cela en priorité. Notre commission a largement mis en avant le manque de cohérence et de rigueur dans les investissements dans la sécurité de ces dernières années. Il est plus que nécessaire pour le Groupe SNCB d'adopter un planning rigoureux d'investissements en sécurité pour le long terme. Il est inacceptable de voir des plannings prévoyant d'équiper la totalité du matériel roulant et des voies en TBL1+ ou ETCS revus pour revenir à des choix précédents.

Il faut que le Groupe SNCB se positionne dans le long terme en estimant de façon beaucoup plus précise les montants et la durée nécessaires à la réalisation des plans structurels d'investissement. Nous comptons énormément sur le *masterplan* que le Groupe SNCB doit présenter au parlement avant le mois de septembre. Ce *masterplan* devra mettre en avant l'implication réelle du Groupe dans ce changement radical de perspective. C'est cette vision à long terme qui démontrera que notre commission a vraiment rempli sa mission.

Et c'est pourquoi l'implication totale de l'État doit aussi se concentrer sur ces objectifs et cette culture de sécurité si fréquemment remise en cause. Les contrats de gestion lient en effet notre État à notre opérateur historique qu'est le Groupe SNCB. C'est donc pour cette raison que les contrats de gestion comprendront dorénavant des objectifs clairs relatifs à la sécurité et que le Parlement pourra soumettre des suggestions portant sur la rédaction desdits contrats.

Il importe que le management prenne ses responsabilités. Si les engagements en termes de sécurité ne sont pas respectés, que leurs rémunérations en subissent les conséquences, comme c'est déjà le cas pour les objectifs de ponctualité.

Ensuite, comme le précisent nos conclusions, nous ne pouvons pas attribuer l'ensemble des responsabilités au Groupe SNCB. Et ce n'est pas sur lui seul que doit reposer l'ensemble des changements à opérer. N'oublions pas qu'il n'est plus le seul opérateur sur nos voies ferrées et qu'il est maintenant épaulé par des autorités publiques pour les aspects sécuritaires. En effet, le SSICF et l'organisme d'enquête sont également là pour renforcer la sécurité et rétablir la confiance des navetteurs et des travailleurs de toutes les entreprises ferroviaires.

Et c'est le troisième point que je voudrais soulever: les changements à entreprendre dans le secteur du transport ferroviaire. L'augmentation du nombre d'opérateurs, de la fréquence des trains, de voyageurs et de marchandises a complexifié le système. La coopération est devenue indispensable pour garantir l'équilibre parfois trop fragile de ce moyen de transport. Actuellement, c'est la Safety Platform qui permet cet échange d'informations entre Infrabel, la SNCB et les acteurs privés, le SPF et le SSICF. Et son efficacité a été remise en cause à travers de nombreux exemples pendant nos travaux.

C'est pourquoi nous tenons à souligner certaines recommandations qui s'y rapportent. Il faut conduire la Safety Platform à travailler plus globalement, le cas échéant dans un cadre législatif plus précis. Elle doit remplir la fonction d'organe faîtière de la sécurité, disposant des moyens nécessaires pour orienter, intégrer et coordonner la politique générale de sécurité d'Infrabel, de la SNCB et des autres entreprises ferroviaires qui utilisent l'infrastructure belge. La Safety Platform peut devenir un véritable organe de gestion de la sécurité ferroviaire sous la direction du SSICF. Cela doit permettre à ce dernier d'être davantage présent dans le paysage ferroviaire et d'assurer un rôle d'accompagnateur et d'assistant de procédure. Cet organe faîtière doit garantir une parfaite coopération entre les intervenants et permettre en priorité d'améliorer les aspects de sécurité.

C'est pourquoi il est nécessaire, comme le soulignent également nos recommandations, de revoir ces entités publiques. Le SSICF et l'organisme d'enquête ont besoin de disposer de moyens suffisants et d'une expertise propre pour mener à bien leurs missions. Nous devons leur garantir une parfaite indépendance par rapport aux opérateurs ferroviaires, en particulier à la SNCB.

Malheureusement, à côté de ces recommandations fouillées et du travail très constructif qu'a réalisé la commission spéciale, nous tenons à souligner un regret. Pourquoi avoir dû attendre aussi longtemps? Comment est-il possible qu'en 2011 nos investissements en sécurité en soient toujours à ce stade? Une partie de nos recommandations ne sont pas nouvelles. Elles figuraient déjà dans les rapports et audits demandés à la suite des accidents d'Aalter et de Pécrot. Comment a-t-on pu laisser les choses aller aussi loin? Pourquoi des investissements aussi cruciaux que ceux décidés concernant l'installation de l'ETCS n'ont-ils pas été concrétisés plus rapidement? C'est la raison pour laquelle le rapport de la commission spéciale doit être suivi point par point. Il doit justement servir de tremplin pour garantir qu'à l'avenir les investissements en sécurité soient pris sur du long terme avec une estimation claire et précise des montants et de la durée nécessaire à leur réalisation.

Le plus important n'est pas derrière nous, mais devant. Nous devons garantir que ces recommandations ne resteront pas un recueil de bonnes intentions, mais serviront réellement de base à une refonte complète de la culture de sécurité pour chacune des personnes et entités qui assument une responsabilité, même minime, dans la sécurité du transport ferroviaire.

Tous les opérateurs doivent pouvoir rapporter leur expertise au plus haut de la hiérarchie pour permettre qu'ensemble, une amélioration significative et rapide se mette en place. La priorité numéro un doit être la sécurité tout en conservant, bien entendu, les objectifs de ponctualité, de confort et de fréquence pour garantir la satisfaction et la confiance des navetteurs qui empruntent le réseau tous les jours.

Pourtant, comment avoir confiance en des promesses qui nous ont été ou seront présentées par les responsables de nos chemins de fer quand on voit que, depuis Buizingen, il y a eu l'accident d'Arlon, de Pepinster et de trop nombreux feux rouges franchis, qui auraient pu également entraîner des accidents et la perte de vies humaines?

Cette semaine encore, on nous présentait des chiffres terrifiants. En 2010, quelque cent franchissements de feux rouges par des trains ont été relevés par le gestionnaire du réseau. Il s'agit d'une augmentation de 11 % par rapport à 2009. C'est par ce point que je terminerai.

Nous ne pouvons pas nous fier à des promesses et à un ensemble de bonnes recommandations que nous avons regroupées dans un rapport. Nous devons garantir la réalisation effective des modifications suggérées à l'ensemble du système. Je ne mets pas en cause notre rapport dans cette remarque, mais je tiens précisément à ce que notre travail ne soit pas effectué en vain et que notre travail de vérification du suivi de ces recommandations commence aujourd'hui, afin que nous n'ayons plus jamais à vivre des drames comme celui de Buizingen. Car si ces 109 recommandations sont très importantes, elles ne répondront jamais, au grand jamais, à la douleur des victimes et de leurs proches.

01.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, collega's, de treinramp in Buizingen heeft het land vorig jaar diep geschokt. Er vielen 18 doden te betreuren en vele tientallen gewonden. Tientallen families rouwen nog steeds, worstelen elke dag met hun verdriet en blijven zitten met heel veel vragen: hoe was dat mogelijk; kon dat niet voorkomen worden; is er iemand schuldig aan het tragische ongeval.

Die pijn en vertwijfeling treffen de nabestaanden zeer zwaar. De commissie vertrok met heel veel vragen, onder andere de vraag waarom bepaalde keuzes wel en andere niet werden gemaakt.

Wij hebben vastgesteld dat er soms een bepaald beleid werd gevoerd, veranderd, bijgestuurd, verlaten, heringevoerd, opnieuw veranderd. Het leek soms op een processie van Echternach, al gaat die misschien veel sneller.

Eindelijk worden er vandaag, na 25 of 30 jaar, pogingen gedaan om een veiligheidsbeleid op te bouwen. Eindelijk worden er vandaag lessen geleerd.

Ook voordien waren er al problemen. Iedereen weet wat er in 1982 gebeurde in Aalter en nadien in Pécrot. Ook toen was het land telkens diep geschokt. Ook toen werd er gezegd dat het nooit meer mocht gebeuren. Ook toen werd er gezocht naar verantwoordelijkheden en naar verklaringen en werden er mensen ter verantwoording geroepen.

Collega's, de commissie heeft haar werk gedaan. Ik vind dat zij haar werk goed heeft gedaan. Ik heb zelf maar een deel van de werkzaamheden kunnen volgen tijdens de vorige legislatuur. Deze legislatuur was dat moeilijker, door werkzaamheden in een andere bijzondere commissie, maar ik ben het blijven volgen.

Er zijn 109 aanbevelingen, die breed worden gedragen. Het gaat om aanbevelingen die de veiligheid van onze spoorwegen zullen verhogen en die er hopelijk voor zullen zorgen dat een dergelijke ramp nooit meer kan gebeuren.

De NMBS mag nooit zomaar een bedrijf zijn dat treinen doet rijden waar toevallig mensen in zitten. De NMBS is een vervoersmaatschappij die een essentieel onderdeel is van onze samenleving, van onze economie. Zij zorgt ervoor dat dagelijks tienduizenden, honderdduizenden mensen naar hun werk gaan, hun vrienden opzoeken, hun familie weerzien. De NMBS moet er dus voor, door, en van de reizigers zijn. Zij moeten de absolute bekommernis van de directie zijn, hun veiligheid, hun stipte en comfortabele mogelijkheden om van het ene punt naar het andere te reizen.

Het trof mij dan ook diep toen ik enkele dagen geleden in de krant een aantal getuigenissen van nabestaanden van slachtoffers las, die verklaarden dat de NMBS een inhumane houding aanneemt en dat de excuses van de directie niet meer dan een formaliteit blijken te zijn. Het is nochtans pas een jaar later.

Voorzitter, collega's, het rapport van de commissie moet een ijkpunt worden in het veiligheidsbeleid van de NMBS-Groep. De 109 aanbevelingen zijn vanaf nu een referentiepunt voor velen, voor de bevoegde ministers, voor de ceo's van de NMBS-Groep en voor de vele medewerkers.

Het is daarom ook zeer goed dat een van de aanbevelingen spreekt over de structuur van de NMBS-Groep. De opsplitsing van de oude NMBS in drie entiteiten heeft gevolgen gehad, het werden drie locomotieven, die niet altijd dezelfde richting uitreden en die soms wel eens in botsing kwamen, niet alleen wanneer het ging over het veiligheidsbeleid zelf. Wij zijn dan ook heel tevreden dat aanbeveling 4.11 een evaluatie van die driedelige structuur vraagt.

Ook voor het Parlement is een belangrijke rol weggelegd. Beheersovereenkomsten worden momenteel gesloten zonder echte inspraak van het Parlement. De commissie voor de Infrastructuur kan zo amper ten gronde debatteren over een toekomstig beleid van de NMBS of van andere overheidsbedrijven. Het heeft

niet veel zin om elke week tientallen vragen te stellen over stationnetjes of over treinvertragingen als wij in de commissie niet het debat ten gronde kunnen voeren over het toekomstige beleid van een overheidsbedrijf, over het toekomstige beleid van de NMBS-Groep. Dat is veel essentiëler dan al die tientallen vragen over de stationnetjes.

Aanbevelingen 4.13 en 4.15 zullen ons daarbij ook helpen. De ene vraagt dat de beheersovereenkomsten beter gebruikt worden om van spoorveiligheid een prioriteit te maken. De tweede geeft de Kamer de opdracht om in dialoog te treden met de NMBS-Groep en de minister over de voorbereiding van de beheerscontracten.

Die dialoog kunnen wij ook wettelijk vastleggen. Collega Balcaen en ikzelf hebben reeds een wetsvoorstel ingediend waarin wij voorstellen dat de commissie voor de Infrastructuur in het Parlement meer structureel zal worden betrokken bij de voorbereiding van de opmaak van de beheersovereenkomsten, niet alleen voor de vennootschappen van de NMBS-Groep maar ook voor alle andere overheidsbedrijven.

Collega's, wanneer straks onderhavig rapport goedgekeurd wordt, begint het werk pas. Het wordt uitkijken naar eerst en vooral de engagementen van een volgende regering, als die er ooit zal komen, naar de beleidsbrieven van de toekomstige ministers die verantwoordelijkheid zullen dragen in deze, alsook naar de daden van de ceo's van de NMBS-Groep zelf. Hoe actief zullen zij zijn om de 109 aanbevelingen ook effectief in de praktijk om te zetten?

Collega's, wij moeten toch wel een beetje op onze hoede zijn. Bijna twee jaar geleden werd hier een eindverslag goedgekeurd met 108 aanbevelingen inzake de strijd tegen fiscale fraude. Op enkele parlementaire initiatieven na – en ze beginnen ondertussen te komen en worden behandeld – is er eigenlijk nog niet veel gebeurd met die aanbevelingen. En het kan echter nog erger. Ongeveer een jaar geleden werd de Atomiumwerkgroep opgericht over de hervorming van de Justitie. Toen waren wij bezig met hervormingen door te voeren, die waren aanbevolen in het rapport van de onderzoekscommissie-Dutroux. Dat rapport dateert van bijna 15 jaar geleden.

Wel collega's, ik hoop dat we hier binnen vijftien jaar niet hetzelfde debat zullen moeten voeren en zeggen dat vijftien jaar geleden, die 109 aanbevelingen die werden gestemd in februari 2011, toch goede aanbevelingen waren en ze zullen worden uitgevoerd. Collega's, het stemmen van al deze aanbevelingen betekent ook dat ze moeten worden uitgevoerd. Dat is niet alleen de taak van de ceo's en van de bevoegde ministers, maar dat zal ook de taak zijn van dit Parlement dat ter zake waakzaam zal moeten zijn, dat wetgevende initiatieven kan nemen maar uiteraard niet alles kan regelen, en ook haar controletaak veel strenger zal moeten uitvoeren.

Collega's, we zijn altijd grote voorstander geweest van een goed uitgebouwd en comfortabel openbaar vervoer. Laten we niet in een schijntegenstelling vervallen waarbij veiligheid tegenover stiptheid wordt geplaatst. Maar laten we wel een duidelijke rangorde afspreken en een duidelijke boodschap geven aan de ceo's van de NMBS-Groep: veiligheid eerst.

Collega's, ik wil ook aansluiten met een woord van dank. Velen hebben dat voor mij gedaan, maar ik denk dat dit ook terecht is als we zien hoeveel tijd er geïnvesteerd is door heel vele mensen. In eerste instantie door de diensten van het parlement en de tolken, maar ook door de verslaggevers die een excellent rapport hebben gemaakt, de voorzitter die de werkzaamheden zeer goed heeft geleid – en ik wil daar ook de vorige voorzitter bij betrekken, mijnheer Bellot – maar ook en vooral de deskundigen die schitterend werk hebben geleverd en die er eigenlijk voor gezorgd hebben dat dit rapport van bijzonder hoge kwaliteit is. Ik dank u.

De **voorzitter**: Bedankt mijnheer Van Hecke. Het woord is aan de voorzitter van de commissie, David Geerts.

01.11 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, collega's, dinsdag zal het exact een jaar geleden zijn dat ons land werd opgeschrikt door een dramatisch treinongeval. In volle ochtendspits botsten twee treinen tegen elkaar. 19 mensen lieten het leven, 171 anderen raakten gewond. Het land was in diepe rouw. De beelden van tot schroot herleide treinwagons en van reddingswerkers die slachtoffers in veiligheid brachten, staan nog altijd op ons netvlies gebrand. Ik wil hier vandaag dan ook nog eens mijn diepste medeleven betuigen aan de slachtoffers en hun nabestaanden van het ongeluk in Buizingen, maar ook van andere treinongelukken. Het eindrapport dat wij hier vandaag zullen stemmen, wil ik aan hen opdragen.

Ik denk trouwens, collega's, dat wij eigenlijk een zelfde initiatief zouden moeten nemen zoals in Nederland, waar er na treinrampen een monument is opgericht om een herdenking en een blijk van rouw te geven aan slachtoffers van treinrampen.

Collega's, de Kamer van volksvertegenwoordigers is na de ramp niet bij de pakken blijven zitten en is onmiddellijk overgegaan tot de oprichting van een bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België. Ik denk dat wij op die manier uiting hebben kunnen geven aan onze uitdrukkelijke wens om lessen te trekken uit het ongeval, zodat dergelijke rampen definitief tot het verleden zouden behoren en dat dergelijk leed definitief tot het verleden zou behoren.

De commissie heeft zeer intensief onderzoek gevoerd naar de achterliggende oorzaken van het ongeval, aan de hand van een aantal rapporten en een hele reeks hoorzittingen met alle betrokken actoren die de voorbije decennia verantwoordelijkheden hadden op dit domein. Andere sprekers hebben het hier ook al gezegd, een dergelijk ongeval heeft nooit één simpele oorzaak of één schuldige. Het is een complexe opeenvolging van gebeurtenissen en inefficiënties die tot dit soort ongevallen leidt. In het ERA-rapport stond terecht: "The catastrophe is an accident of the organisation."

Mijnheer de voorzitter, het was een hele eer om deze werkzaamheden te mogen leiden. Ik wil dan ook nog eens uitdrukkelijk iedereen bedanken voor de verregaande inzet gedurende de voorbije maanden: de collega-commissieleden van deze commissie, maar natuurlijk ook de leden en de voorzitter van de vorige commissie, die zeker en vast ook hun bijdrage hebben geleverd tot het lijvige rapport dat wij hier vandaag bespreken, de experts, de externe instanties, voor hun bijdragen en rapporten en het feit dat zij telkenmale op onze verzoeken zijn ingegaan om bijkomende informatie te geven aan de genodigden die naar onze commissie gekomen zijn, de parlementaire medewerkers die achter de schermen vele uren hebben doorgebracht met het doorgronden van documenten en het opstellen van teksten, de diensten van de Kamer en in het bijzonder de tolken en het commissiesecretariaat.

Het is mijn oprechte hoop en overtuiging dat dit rapport een kantelmoment moet en kan betekenen voor de spoorveiligheid in ons land, dat het een echte katalysator is voor een snelle verhoging van het veiligheidsniveau op onze spoorwegen. Het belangrijkste daarbij is dat de automatische stopsystemen zo snel als mogelijk worden geïnstalleerd. Dat is volgens ons de beste manier om het verontrustend hoge aantal seinoverschrijdingen, maar liefst een om de drie dagen, snel 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 volgens onze fractie die implementatie. In de eerste plaats een betere samenwerking tussen de verschillende spoororganisaties: de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS, maar ook andere spoorwegoperatoren.

Daarom willen wij het safetyplatform, dat vandaag een bestaand, informeel kader heeft, effectief naar een hoger niveau tillen en laten coördineren door de overheid.

Ten tweede, wij denken dat het zeer belangrijk is om veiligheidsindicatoren en meetbare doelstellingen op te stellen. In het rapport is er een voorbeeld van gegeven. Waarom zouden we niet kunnen stellen: elk jaar 20 % minder seinvoorbijrijdingen? Die indicatoren krijgen dan een wettelijke basis en worden geïmplementeerd in beheersovereenkomsten met de NMBS-Groep. Het al dan niet halen van die doelstellingen krijgt natuurlijk een gevolg voor de ceo's, bijvoorbeeld in zake hun variabele verloning.

Een derde element, ik vind dat deze commissie moet blijven bestaan om effectief toe te zien op de uitvoering van haar aanbevelingen en op de eerder aangekondigde maatregelen door de NMBS-Groep, de overheid en andere instanties.

Naast de focus op die technische aspecten, is het uitermate belangrijk om het menselijk aspect niet uit het oog te verliezen. In het rapport staat er een lijvig hoofdstuk over human resource management, tal van conclusies en tal van aanbevelingen. Het spreekt voor zich dat die nauwgezet opgevolgd moeten worden.

Collega's, het rapport dat wij hier straks hopelijk zullen goedkeuren, is geen eindpunt. Om een echt kantelmoment te kunnen betekenen voor de spoorwegveiligheid in België en om zich ervan te kunnen vergewissen dat men in de toekomst niet hervalt in de fouten uit het verleden, was bij de oprichting van deze bijzondere commissie reeds beslist dat zij, na de formulering van conclusies en aanbevelingen, effectief zou

kunnen blijven functioneren. De bijzondere commissie wil op die manier de aandacht voor de spoorwegveiligheid hoog houden en strikt nazien op haar aanbevelingen en op eerder aangekondigde maatregelen. In het verleden werden er namelijk vrij vaak grote plannen gemaakt. Helaas moeten wij vaststellen dat zij zelden effectief werden uitgevoerd en opgevolgd. De treinreizigers zijn volgens ons enkel gebaat met oplossingen, maatregelen en de uitvoering van maatregelen, en niet zozeer met het zoeken naar schuldigen en zondebokken.

Mijnheer de voorzitter, ik wil afronden met een tweetal slotbeschouwingen.

Ten eerste, bij lezing van de conclusies zal het u misschien opgevallen zijn dat er in soms scherpe bewoordingen een nogal vernietigende balans wordt opgemaakt van het veiligheidsbeleid bij de NMBS. Wij willen daar als commissie zeer snel verbetering in brengen. Ik wil echter wel benadrukken dat het ongepast zou zijn om, met dit rapport in de hand, paniek te gaan zaaien bij de treinreizigers.

Dat kan zeker en vast niet de bedoeling zijn. Er mag dan wel een dringende nood zijn aan veiligheidssystemen, maar dankzij de dagelijkse inzet van het treinpersoneel is en blijft de trein een veilig vervoersmiddel, zeker als we vergelijken met het aantal slachtoffers dat helaas jaarlijks op onze autowegen valt.

Tot slot mag de uitdrukkelijke wens om de veiligheid op het spoor te verhogen niet verkeerd worden begrepen 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 deze uitdagingen voor een bepaalde periode minder prioriteit te geven om alleen maar voorrang te geven aan veiligheid. Zoals in het voorwoord van dit rapport staat, kunnen wij enkel en alleen door deze prioriteiten samen te vervullen ervoor zorgen dat de trein een uitstekend alternatief blijft voor andere vervoermiddelen. De trein moet een belangrijke rol kunnen blijven spelen in de mobiliteit want anders vrees ik, collega's, dat wij straks allemaal zullen stilstaan. (*Applaus*)

01.12 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, geachte leden van het Parlement, bijna een jaar geleden kenden wij een van de ergste treinongevallen uit onze geschiedenis. 19 mensen verloren het leven. Vele tientallen mensen raakten gewond en velen getraumatiseerd. De impact op het leven van die mensen, de nabestaanden, vrienden en collega's valt niet onder woorden te brengen. De komende dagen zullen voor hen dan ook zeer emotioneel zijn. Een jaar na de feiten komt voor hen, na de schok van de gebeurtenis, het besef van het gemis. Dit weekend vinden verscheidene herdenkingen plaats voor de slachtoffers van de treinramp. Wij zijn het aan hen verplicht om deze gebeurtenis nooit te vergeten. Overgaan tot de orde van de dag is geen optie, niet toen en ook niet nu.

Evenzo moeten wij alles doen wat redelijkerwijs mogelijk is om een herhaling te voorkomen. Dat is ook waarom wij hier vandaag zijn. Wij bespreken het eindrapport van de bijzondere commissie Spoorveiligheid. Ik beschouw het als een tussenstop in de periode na het ongeval in Buizingen. Die term kies ik dan ook zorgvuldig. Een tussenstop geeft immers aan dat wij even stilstaan bij het resultaat, maar dat het werk zeker nog niet ten einde is. Dit rapport kan en mag geen eindpunt zijn van de veiligheidsinspanningen bij het spoor, niet voor het bedrijf en alle mensen die er werken, niet voor de instanties die de controle op het veiligheidsbeleid van de spoorwegen uitoefenen, en zeker niet voor de regering en ook niet voor het Parlement.

Wij hebben nu dit lijvige document met een analyse van het sinds de jaren '80 gevoerde veiligheidsbeleid. Het bevat enkele harde vaststellingen over de achterstand van België op het vlak van spoorveiligheid. Toch komen die niet als een verrassing, zoals ik reeds op 22 februari in de bijzondere commissie heb uiteengezet. 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 spoormannen en -vrouwen zit deze versnelling vandaag op schema. En ja, dat gaat ook gepaard met hinder voor de reizigers. Dat heeft ons echter op geen enkel ogenblik doen twijfelen aan de beslissing om TBL1+ zo snel mogelijk te installeren.

Ik wil in dat opzicht nogmaals duidelijk mijn visie over TBL1+ herhalen omdat ik voor eens en altijd alle vragen daarover wil counteren.

TBL1+ is niet het veiligste systeem. TBL1+ is ook niet het systeem met het beste toekomstperspectief. Wij staan echter nu voor de uitdaging om de veiligheid op het spoorwegnet op korte termijn fors te verbeteren. Intussen is het wel duidelijk geworden dat een algemene installatie van het Europees systeem ETCS meer dan tien jaar in beslag neemt. 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.

Wij zijn in die visietekst ook tot de conclusie gekomen dat het verkeerd zou zijn om de veiligheidsproblematiek te herleiden tot de discussie over een veiligheidssysteem. Een goed veiligheidsbeleid is een raderwerk waarin heel veel elementen een rol spelen. Daarom hebben wij de discussie ook meteen opengetrokken naar andere, op het eerste gezicht minder evidente thema's zoals de aandacht voor de werkomstandigheden van de treinbestuurders, het aanwervingsbeleid, de nood om de veiligheidscultuur binnen de NMBS-Groep verder uit te bouwen en te versterken, de vermindering van het aantal seinvoorbijrijdingen en de opleiding van het personeel, om er maar een aantal te noemen.

Het belangrijkste beleidsinstrument dat de regering heeft ten opzichte van de overheidsbedrijven is het beheerscontract.

Het legt de overheidsbedrijven op welke doelstellingen zij dienen te bereiken en in ruil daarvoor krijgen zij van de Staat voldoende middelen om deze doelstellingen te verwezenlijken. Ik weet dat sommigen vinden dat er onvoldoende aandacht is besteed aan de veiligheid in de beheerscontracten. Ik wil daar toch even bij stilstaan.

Sinds 2006 is er een grote verandering opgetreden op dat vlak. Het veiligheidsbeleid is sindsdien wettelijk geregeld in uitvoering van Europese regelgeving. Dat is een uitstekende zaak; wij juichen dat toe. Een contract impliceert per definitie dat er over modaliteiten onderhandeld wordt. Als er één zaak is waarover niet onderhandeld wordt, dan is het wel de veiligheid. Die dient altijd, overal en voor iedereen de absolute prioriteit te zijn. Bovendien krijgen wij steeds meer te maken met andere spoorwegoperatoren. Vandaag al op het vlak van de goederen en het internationaal reizigersverkeer en in de toekomst zal dat wellicht ook gelden voor het binnenlandse reizigersverkeer. Het is mijn overtuiging dat wij, zeker op het vlak van de veiligheid, aan iedereen, dus ook aan de andere spelers, hoge normen moeten opleggen.

Ik ben het ermee eens dat het beheerscontract verder 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 aangegane 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 van het Belgisch spoorwegnet inzake veiligheid te verklaren, zeker ook 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. Vorige week nog hoorde ik mensen pleiten voor een bijkomende ondertunneling van de Brusselse noord-zuidverbinding. De voorlopige raming bedraagt 3 tot 7 miljard euro. Zoals u weet helt de realiteit bij infrastructuurwerken meestal over naar de hoogste vork van de initiële kostenraming, als ze die al niet overschrijdt.

Is het een legitieme vraag om de stiptheid te verbeteren? Ongetwijfeld. Net zoals dat het geval is met de vraag voor de tweede havenontsluiting voor Antwerpen, de reactivering van de IJzeren Rijn, de inzet van de kantelbaktreinen richting Luxemburg en nog zoveel andere projecten, die dagdagelijks aan bod komen. Zij tonen de ambitie van vele mensen om het spoorvervoer te verbeteren en verder uit te bouwen. Ambitieuze zijn is goed, maar wie het volledige plaatje bekijkt zal beseffen dat een combinatie van dat alles onmogelijk kan worden uitgevoerd. Er zullen dus pertinente 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 maken. De commissie heeft de haalbare en realistische kaart getrokken.

Ik wil hierbij nog een kanttekening maken. 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 terecht 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 van een veeleer bestraffende naar een lerende organisatie waarin ook de informatiedoorstroming niet alleen topdown maar ook bottom-up heel belangrijk is. 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 en dat er veel aandacht gaat naar de veiligheid, maar een gezonde veiligheidscultuur kan alleen in een lerende organisatie.

Ik heb vernomen dat de leden van de bijzondere commissie de spoorveiligheid verder willen opvolgen. Daar sta ik volledig achter. Ik herinner aan mijn voorstel om een jaarlijkse reportage en een beleidsdiscussie te organiseren in het Parlement over de stand van zaken van de veiligheid en het veiligheidsbeleid bij de groep en de uitvoering. 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. Ik dank iedereen voor het intensieve werk, over de partijpolitieke grenzen en over de grenzen van meerderheid en oppositie heen.

Ik hoop dat wij met onderhavig rapport een spoor hebben getrokken, dat onuitwisbaar is, net als het ongeval van 15 februari 2010 dat zelf was.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (*Non*)
Vraagt nog iemand het woord? (*Nee*)

La discussion est close.
De bespreking is gesloten.

Deux motions ont été déposées (**444/4**):
Twee moties werden ingediend (**444/4**):

- une première motion a été déposée par MM. Tanguy Veys et Gerolf Annemans, libellée comme suit :
- een eerste motie werd ingediend door de heren Tanguy Veys en Gerolf Annemans, luidend als volgt :

“LA CHAMBRE,
(*ayant*) entendu le rapport et la discussion de la Commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen;
prend connaissance du rapport et des recommandations (DOC 53 0444/002) de la Commission spéciale;
prend connaissance des rapports “Sécurité ferroviaire” parties 1 et 2 de la Cour des comptes, du rapport “Évaluation des activités du NSA et du NIB en Belgique” de l'Agence ferroviaire européenne (ERA), des deux rapports “La sécurité ferroviaire en Belgique” des experts de la commission spéciale Sécurité du rail, des auditions organisées en commission spéciale Sécurité du rail;
constate que les différentes conclusions et recommandations de la commission spéciale sont très utiles et tout simplement souhaitables;
constate que la Commission spéciale estime dans son rapport que le Parlement porte également une part de responsabilité quant à l'absence de toute amélioration significative en matière de sécurité ferroviaire durant la période examinée (1982-2010), même si la Commission spéciale n'a pas effectué d'investigations à ce sujet et que l'on peut considérer qu'en “noyant le poisson”, on tente de détourner l'attention de la responsabilité du pouvoir exécutif;
constate que la Commission spéciale n'a pas été suffisamment attentive aux points spécifiques et aux conclusions figurant dans la contribution complémentaire de la Cour des comptes concernant des marchés publics en analysant et en évaluant une série de marchés publics, en corrélation avec les choix opérés en faveur de certaines technologies, marchés qui, depuis 1982, ont été passés en vue d'équiper l'infrastructure et le matériel roulant de systèmes de sécurisation ferroviaire automatiques;

constate néanmoins que dans le rapport ne figurent pas de conclusions désignant tous ceux qui, par leur participation au pouvoir exécutif, les ministres et les secrétaires d'État, ont porté et portent au moins la responsabilité politique, et, en tous cas, une grande partie de la responsabilité morale des conséquences des décisions qu'ils ont, pendant plusieurs décennies, prises ou omises de prendre, concernant la non-instauration, l'instauration beaucoup trop lente ou l'instauration erronée de systèmes qui auraient dû garantir la sécurité du rail et qui ne la garantissent toujours pas aujourd'hui. Il est dès lors particulièrement regrettable qu'aucun des membres de la direction de la SNCB qui ont été entendus, aucun des responsables politiques et aucun des syndicats reconnus n'aient admis avoir failli en matière de sécurité ferroviaire;

constate qu'en raison de la politisation de la direction de la SNCB et des conseils d'administration, la compétence était manifestement subordonnée à la carte du parti. L'appartenance politique de la direction de la SNCB et des conseils d'administration, avec le traditionnel jeu de chaises musicales lors de chaque nouveau gouvernement, a fait qu'en matière de sécurité, les responsables politiques et la direction de la SNCB n'ont jamais dû prendre leurs responsabilités au niveau de la continuité de la politique et du suivi des décisions prises. En matière de sécurité, les responsables politiques et la direction de la SNCB ont toujours couru après les faits et il ne s'est jamais produit de revirement. Les syndicats reconnus n'ont, eux non plus, jamais placé la sécurité — qui constitue pourtant l'une des principales raisons de leur création et l'un de leurs principaux objectifs — parmi les priorités de la SNCB;

constate que le choix du TBL1+ est une décision erronée. Le TBL1+ est dépassé, n'est pas reconnu et ne peut donc être imposé à des tiers (non interopérable) et présente des failles en matière de sécurité. Ce système n'empêche en effet pas non plus les franchissements de signaux. En outre, le TBL1+ n'est pas, en termes de matériel et de logiciel, une étape intermédiaire vers l'ETCS. Le TBL1+ constitue donc une perte de temps et d'argent, au détriment de la sécurité;

constate qu'il n'existait — et n'existe — toujours pas d'instance d'enquête telle que le "*Onderzoeksraad Voor Veiligheid*" (Conseil d'enquête pour la sécurité) en place aux Pays-Bas, ce conseil étant chargé d'enquêter de façon indépendante sur les causes effectives ou présumées des "incidents" survenus, d'inventorier les enseignements à tirer de ses enquêtes, de formuler des recommandations pour l'amélioration de la sécurité à l'intention des parties responsables (pouvoirs publics, entreprises et organisations de la société civile), ainsi que d'assurer le suivi de ces recommandations. Organe administratif indépendant créé par la loi, ce Conseil d'enquête est compétent pour enquêter sur les incidents survenus dans tous les domaines possibles (navigation aérienne ou maritime, circulation ferroviaire ou routière, défense, santé humaine et animale, industrie, conduites et réseaux, construction et services, eau, gestion de crise et secteur de l'assistance, etc.)

ajoute les recommandations suivantes:

— Il convient de mettre un terme à la politique actuelle qui consiste à tout miser sur le système de sécurité TBL1+ à titre de mesure transitoire avant le passage à l'ETCS. Des moyens seront investis, en priorité, dans la réalisation rapide et complète du système le plus moderne et le plus sûr: l'ETCS.

— Le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) doit être doté, en priorité, de moyens suffisants et d'un statut du personnel spécifique que et attrayant. Tous les liens avec les entités de la SNCB doivent être rompus dans l'année pour tout le cadre du personnel, afin de garantir l'indépendance nécessaire et la présence d'un personnel qualifié en nombre suffisant.

— Il y a lieu de mettre en place une instance d'enquête indépendante inspirée du modèle néerlandais.

— Une personne doit être chargée, dans les comités de direction respectifs de la SNCB, de la SNCB-Holding et d'Infrabel, de la responsabilité spécifique de tous les aspects de la sécurité ferroviaire et de la création d'une culture de la sécurité.

— Il convient d'examiner comment on pourrait faire siéger au sein des conseils d'administration de la SNCB, de la SNCB-Holding et d'Infrabel des administrateurs qui disposent d'une connaissance technique approfondie de leurs problématiques respectives.

— Il convient d'œuvrer davantage en faveur de l'amélioration de l'accompagnement et du suivi des victimes des accidents ferroviaires et de leurs proches."

"DE KAMER,

gehoord de verslaggeving en de bespreking van de Bijzondere Commissie over de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen;

neemt kennis van het verslag, de aanbevelingen (nr. DOC 53 0444/002) van de Bijzondere Commissie;

neemt kennis van de rapporten "Spoorwegveiligheid" deel 1 en 2 van het Rekenhof, het rapport "Beoordeling van de activiteiten van de nationale veiligheidsinstantie en het nationaal onderzoeksorgaan in België" van het Europees Spoorwegagentschap (ERA), de twee rapporten "Spoorwegveiligheid in België" van de experts bij de Bijzondere Commissie Spoorwegveiligheid, de hoorzittingen in de Bijzondere Commissie Spoorwegveiligheid;

stelt vast dat verschillende conclusies en aanbevelingen van de Bijzondere Commissie zeer nuttig en zonder meer gewenst zijn;

stelt vast dat de Bijzondere Commissie in haar rapport meent dat ook het Parlement verantwoordelijkheid draagt inzake het gebrek aan enige verbetering van betekenis inzake spoorwegveiligheid tijdens de onderzochte periode (1982-2010), ook al werd door de Bijzondere Commissie daar geen onderzoek naar gedaan en mag worden aangenomen dat men door “de vis te verdrinken” de aandacht wil afl eiden van de verantwoordelijkheid van de uitvoerende macht;

stelt vast dat de Bijzondere Commissie onvoldoende aandacht heeft besteed aan de aandachtspunten en conclusies in de aanvullende bijdrage van het Rekenhof op vlak van overheidsopdrachten door een analyse en een evaluatie van een aantal overheidsopdrachten, in samenhang met de keuzes voor bepaalde technologieën, die sinds 1982 werden gegund om de infrastructuur en het rollend materieel uit te rusten met automatische treinbeveiligings-systemen;

stelt niettemin vast dat er in het verslag geen conclusies zijn weerhouden die al degenen aanwijzen die via de participatie aan de uitvoerende macht, ministers en staatssecretarissen minstens de politieke en alleszins een groot deel van de morele verantwoordelijkheid hebben gedragen en dragen, voor de gevolgen van de beslissingen die zij decennia lang hebben genomen of verzuimd hebben te nemen, in verband met de niet-invoering of de veel te trage invoering of de verkeerde invoering van systemen die de veiligheid op het spoor hadden moeten waarborgen en nu nog steeds niet waarborgen. Het valt dan ook bijzonder te betreuren dat geen enkele van de gehoorde leden van NMBS-top, de politiek verantwoordelijken en erkende vakbonden hebben toegegeven dat zij op vlak van spoorwegveiligheid tekort zijn geschoten;

stelt vast dat door de politisering van de top van de NMBS en de raden van bestuur, de competentie manifest ondergeschikt was aan de partijkaart. De politieke achtergrond van de top van de NMBS en de raden van bestuur, met de klassieke stoelencarrousel telkens na een nieuwe regering, maakte dat inzake veiligheid, op vlak van continuïteit van het beleid en op vlak van opvolging van de genomen beslissingen, de politieke verantwoordelijken en de NMBS-toplui nooit hun verantwoordelijkheid moesten opnemen. De politiek verantwoordelijken en de NMBS-toplui bleven inzake veiligheid achter de feiten aanhollen en het kwam nooit tot een kantelmoment of catharsis. Ook de erkende vakbonden hebben veiligheid, nochtans een van hun voornaamste ontstaansredenen en doelstellingen, nooit prioritair op de NMBS-agenda gezet;

stelt vast dat de keuze voor TBL1+ een verkeerde beslissing is. TBL1+ is verouderd, is niet erkend en dus niet aan derden oplegbaar (niet interoperabel) en is op vlak van veiligheid niet waterdicht. Ook met dit systeem blijven immers seinoverschrijdingen mogelijk. Bovendien is TBL1+ op vlak van hard- en software geen tussenstap naar ETCS. TBL1+ is dus een verspilling van tijd en geld, ten koste van de veiligheid; stelt vast dat er nog steeds geen onafhankelijke onderzoeksinstantie was en is zoals in Nederland: de “Onderzoeksraad Voor Veiligheid”. Deze doet onafhankelijk onderzoek naar oorzaken of vermoedelijke oorzaken van “voorvallen”, brengt de leerpunten uit het onderzoek in kaart, doet aanbevelingen voor verbetering van de veiligheid aan verantwoordelijke partijen zoals overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties en houdt de opvolging van aanbevelingen bij. De Onderzoeksraad is een bij wet ingesteld zelfstandig bestuursorgaan en de Raad is bevoegd voorvallen te onderzoeken op alle denkbare terreinen zoals bijv. luchtvaart, scheepvaart, railverkeer, wegverkeer, defensie, gezondheid van mens en dier, industrie, buisleidingen en netwerken, bouw en dienstverlening, water en crisisbeheersing & hulpverlening...

voegt volgende aanbevelingen toe:

— het huidige beleid om volledig in te zetten op het veiligheidssysteem TBL1+ als tussenstap naar ETCS dient te worden stopgezet. Er worden prioritair middelen ingezet voor de snelle en volledige realisatie van het meest moderne en meest veilige systeem: ETCS;

— de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) dient prioritair voldoende middelen en een eigen aantrekkelijk personeelsstatuut te krijgen waarbij alle banden met de NMBS-onderdelen voor het volledige personeelsbestand binnen het jaar worden doorgeknipt, hetgeen de nodige onafhankelijkheid en voldoende gekwalificeerd personeel moet waarborgen;

— er dient een onafhankelijke onderzoeksinstantie naar Nederlands model te worden opgericht;

— er dient in elk directiecomité van NMBS, NMBSHolding en Infrabel één persoon te worden belast met de specifieke verantwoordelijkheid van alle aspecten van de spoorwegveiligheid en de creatie van een veiligheidscultuur;

— er dient onderzocht te worden op welke wijze de raden van bestuur van NMBS, NMBS-Holding en Infrabel kunnen bevolkt worden met bestuurders die een grondige technische kennis hebben van de problematiek;

— er dient meer werk gemaakt te worden van een betere begeleiding en opvolging van de nabestaanden en slachtoffers van treinongevallen.”

- 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, libellée comme suit :
- 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, luidend als volgt :

“LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

ayant entendu le rapport et la discussion concernant les travaux et les recommandations de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen,

1. prend connaissance du rapport de la commission spéciale (DOC 53 0444/002);
2. prend connaissance des rapports des experts auxquels il est renvoyé dans l'annexe du rapport (DOC 53 0444/003);
3. adhère aux “Constatations” et “Conclusions” de la commission spéciale telles qu’elles figurent dans les quatrième et cinquième parties du rapport (p. 69-306);
4. approuve les “Recommandations” de la commission spéciale telles qu’elles figurent dans la sixième partie du rapport (p. 307-324);
5. demande à la commission spéciale, conformément au texte qui l’institue (DOC 53 0444/001), de poursuivre ses travaux afin d’assurer le suivi de la mise en œuvre de ses recommandations.”

“DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

gehoord hebbende de verslaggeving en de bespreking betreffende de werkzaamheden en de aanbevelingen van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen,

1. neemt kennis van het verslag van de bijzondere commissie (DOC 53 0444/002);
2. neemt kennis van de expertiserapporten waarnaar verwezen wordt in de bijlage van het verslag (DOC 53 0444/003);
3. onderschrijft de “Vaststellingen en Conclusies” van de bijzondere commissie zoals ze vermeld staan in delen IV en V van het verslag (blz. 69-306);
4. stemt in met de “Aanbevelingen” van de bijzondere commissie zoals ze vermeld staan in deel VI van het verslag (blz. 307-324);
5. vraagt de bijzondere commissie om, overeenkomstig haar oprichtingstekst (DOC 53 0444/001), haar werkzaamheden voort te zetten om toe te zien op de uitvoering van haar aanbevelingen.”

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

Drie amendementen op de tweede motie werden ingediend door de heer Steven Vandeput. **(444/4)**

Avant de clore cette discussion, j'aimerais dire, monsieur le président de la commission, mesdames et messieurs les rapporteurs, messieurs les experts, chers collègues, que souvent, le travail en commission oblige à des discussions techniques ardues. Nous sommes, tous ici, rarement des techniciens et il n'est pas toujours aisé d'établir une conviction finale.

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

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

Je voudrais ici saluer le travail de tous les parlementaires qui n'ont eu de cesse de garder au centre de leurs réflexions la douleur des familles, la sécurité des voyageurs et les conditions de travail des cheminots.

Als leden van het Parlement is het onze plicht om de burger centraal te stellen. Ik wil u bedanken omdat de burger voor u hier op de eerste plaats komt, omdat u zich luisterbereid hebt getoond, omdat u dit dossier steeds op een finzinnige manier hebt aangepakt en omdat u zich zo onverdroten hebt ingezet om meer duidelijkheid te scheppen inzake de veiligheidsaspecten bij het spoor.

Avec vous, avec les usagers, avec les victimes, avec le personnel de la SNCB, j'ose espérer que de réelles leçons seront tirées, que des décisions urgentes et indispensables seront prises.

Nous ne pourrons certainement pas effacer les douleurs, mais vous avez, nous avons su les entendre. Nous

ne pouvons que souhaiter que votre travail, notre travail puisse désormais prévenir ces problèmes et, à l'avenir, les éviter. (*Applaudissements*)

Le vote sur les amendements et sur les motions aura lieu ultérieurement.
De stemming over de amendementen en over de moties zal later plaatsvinden.

Projets et propositions

Ontwerpen en voorstellen

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

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

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
De algemene bespreking is geopend.

02.01 **Tanguy Veys**, rapporteur: Mijnheer de voorzitter, collega's, sta mij toe voor de ene keer dat ik rapporteur ben, mijn job te doen, ondanks het late uur.

De commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven had in haar vergadering van 25 januari 2011 de bespreking op de agenda van het wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake mobiliteit.

In zijn toelichting heeft de staatssecretaris van Mobiliteit, de heer Schouppe, verduidelijkt dat het gaat om de omzetting van Europese richtlijn 2005/35 en van Europese richtlijn 2009/132 tot wijziging van de wet van 6 april 1995 op de voorkoming van de verontreiniging door schepen. Hij heeft eraan toegevoegd dat het voorliggende ontwerp van wet ertoe strekt het bestaande Belgische kader voor de naleving van de internationale regels voor het voorkomen van verontreiniging door schepen op enkele ontbrekende punten in overeenstemming te brengen met de vereisten van de regelgeving van de Europese Unie.

Zo komt er nu een verplichte inspectie van elk schip dat verdacht wordt van een onwettige lozing van verontreinigde stoffen, indien dat schip een Belgische haven aandoet. Tevens wordt op meer uitdrukkelijke wijze bepaald dat alle personen die verantwoordelijk zijn voor een onwettige lozing, vervolgd kunnen worden.

Het tweede hoofdstuk, dat staatssecretaris Schouppe heeft toegelicht, betreft de economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal. Het systeem werd vastgelegd in 2004, in enerzijds, het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, en anderzijds, in het koninklijk besluit van 21 juni 2004 dat de exploitatielicentie voor de luchthaven Brussel-Nationaal toekent aan de naamloze vennootschap BIAC.

Het gaat om de volgende aspecten: de differentiatie van luchthavengelden vanuit het oogpunt van publiek en algemeen belang, met inbegrip van milieuaangelegenheden, de mogelijkheid tot differentiatie van diensten, een verplichte procedure voor periodieke – jaarlijkse – consultatie tussen de luchthavenbeheerder en de luchthavengebruikers – de luchtvaartmaatschappijen – met verhaalmogelijkheid in geval van geschillen.

Bovendien handelt het over de te verwachten informatie voor de luchthavenbeheerder aan de luchthavengebruikers ingeval van consultatie, de verplichting voor de luchthavenbeheerder om de luchthavengebruikers te consulteren vooraleer de plannen voor nieuwe infrastructuurprojecten te finaliseren en, ten slotte, het verlenen van toegang tot informatie aan de onafhankelijke toezichthoudende autoriteit.

Tijdens de algemene bespreking heeft mevrouw Thérèse Snoy d'Oppuers vastgesteld dat de versterkte controle op het lozen van afvalstoffen een positieve zaak is. Zij wilde evenwel vernemen of de frequentie van de controles zal opgevoerd worden en of de betrokken inspectiediensten over voldoende middelen beschikken.

Aansluitend stelde zij dat op het vlak van de luchthavengelden de milieu- en geluidsoverlast in rekening

moet worden gebracht. Zij is van oordeel dat de gelden veel te laag zijn en dat de meeropbrengst taken van zowel de luchthavenexploitant als van Belgocontrol zou kunnen financieren.

De heer Tanguy Veys meent dat het recht waarvan sprake is in het voorontwerp, zoals trouwens ook opgemerkt door de Raad van State, een soortement belasting is om de vzw Instituut voor Transport Langs de Binnenwateren te financieren. Het werd dan ook uit het definitieve rapport verwijderd. De vraag rijst dan wel hoe men de vzw zal financieren.

Bij de artikelsgewijze bespreking van artikel 3 vroeg de heer Bert Wollants hoe ruim de controles zullen worden gezien en of ze alleen op de thans ter bespreking voorliggende wet zullen worden gebaseerd of ook op de wet inzake verplichte afgifte van afvalstoffen.

Bij de bespreking van de amendementen herinnerde de heer Bert Wollants aan de opmerking van de Raad van State dat artikel 8 niet werd aangepast. Hij diende daaromtrent een amendement in, dat eenparig werd aangenomen.

Bij de stemming over het geheel werd het wetsontwerp zoals gewijzigd, eenparig aangenomen. Ik dank dan ook de verslaggevers, zonder wie ik hier vandaag geen degelijk verslag zou kunnen geven.

Le **président**: Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (*Non*)
Vraagt nog iemand het woord? (*Nee*)

La discussion générale est close.
De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles ***Bespreking van de artikelen***

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

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)**

Le projet de loi compte 9 articles.
Het wetsontwerp telt 9 artikelen.

Aucun amendement n'a été déposé.
Er werden geen amendementen ingediend.

Les articles 1 à 9 sont adoptés article par article.
De artikelen 1 tot 9 worden artikel per artikel aangenomen.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.
De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

03 Commission de Surveillance de la Caisse des Dépôts et Consignations - Désignation d'un membre **03 Commissie van Toezicht bij de Deposito- en Consignatiekas - Aanwijzing van een lid**

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 ses membres qui remplira les fonctions de membre de la Commission de Surveillance de la Caisse des Dépôts et Consignations.

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.

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.

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.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus zal geschieden.

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

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

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.

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.

Le représentant de la Chambre siège avec voix consultative.

De vertegenwoordiger van de Kamer heeft zitting met raadgevende stem.

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.

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.

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.

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.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus wordt besloten.

05 Rouwhulde – de heer Paul Meyers

05 Éloge funèbre – M. Paul Meyers

De **voorzitter** (voor de staande vergadering)

Le **président** (devant l'assemblée debout)

Dames en heren, geachte collega's, 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.

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.

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 1970 en 1980 gidste.

Onder zijn burgemeesterschap werd, vanaf 1967, de 'grote ring' rond Hasselt aangelegd, kreeg de stad, in de jaren 1970, een cultuur- en een administratief centrum, werd het natuurdomein Kiewit aangekocht en de Tweetorenwijk uitgebouwd.

Paul Meyers was burgemeester tot eind december 1988, ruim 25 jaar lang dus. Tot eind december 1994 bleef hij nog gemeenteraadslid in Hasselt.

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.

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

05.01 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mag ik mij in naam van premier Letermé en van de regering aansluiten bij de rouwhulde die u zonet hebt 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 werkweigeraars.

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 dagelijks 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.

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.

Dans son engagement dans les mouvements de jeunesse, Paul Meyers gardait un grand intérêt pour la jeunesse. Il est tout à fait juste que la ville de Hasselt a 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 et arrière-petits-enfants qui lui procuraient tant de bonheur.

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

*De Kamer neemt een minuut stilte in acht.
La Chambre observe une minute de silence.*

06 Éloge funèbre – M. Guillaume Cumps **06 Rouwhulde – de heer Guillaume Cumps**

Le **président** (devant l'assemblée debout)
De **voorzitter** (voor de staande vergadering)

Nous avons appris le décès, survenu le 29 janvier dernier à Anderlecht, de M. Guillaume Cumps, ancien membre de la Chambre.

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.

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.

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.

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: Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, Willy Cumps était un vrai Bruxellois, un Anderlechtois.

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

En 1952, il était élu en tant que conseiller communal et en 1957, à la suite d'un décès, il devenait échevin de l'Assistance publique et des Oeuvres 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.

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, het openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn. 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.

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

*De Kamer neemt een minuut stilte in acht.
La Chambre observe une minute de silence.*

07 Prise en considération de propositions

07 Inoverwegingneming van voorstellen

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.

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

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.

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

Pas d'observation? (*Non*)
Il en sera ainsi.

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

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 322bis et 338ter (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 malmenace (n° 1198/1).

Renvoi à la commission de la Justice.

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 332bis en 338ter 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 Zuhail 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.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus wordt besloten.

Demandes d'urgence

Urgentieverzoeken

07.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le président, je demande le bénéfice de l'urgence pour la proposition de résolution relative à la création d'un organe interparlementaire d'accompagnement et d'avis pour la politique étrangère et de sécurité commune. C'est le document n° 1196/1.

Je demande l'urgence parce que les présidents de la Chambre et du Sénat devront prendre position à ce sujet lors d'une réunion qui aura lieu début avril et qui réunit les présidents des parlements des 27 membres de l'Union européenne.

L'urgence est adoptée par assentiment.

De urgentie wordt bij instemming aangenomen.

07.02 **Dirk Van der Maelen** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik vraag de urgente behandeling van het voorstel van resolutie (nr. 1194/1) met betrekking tot de evoluties in Noord-Afrika, met name in Tunesië en Egypte. Wij hebben handtekeningen verzameld van de meeste partijen. Om te beletten dat die resolutie, zoals helaas al te vaak gebeurt met resoluties, na de feiten goedgekeurd zou worden, vraag ik de urgente behandeling.

Le **président**: Pas d'objection? (*Non*)
Geen bezwaar? (*Nee*)

L'urgence est adoptée par assentiment.
De urgentie wordt bij instemming aangenomen.

Votes nominatifs

Naamstemmingen

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)**

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)**

Ces motions ont été déposées en séance plénière du 10 février 2011.
Deze moties werden ingediend in de plenaire vergadering van 10 februari 2011.

Deux motions ont été déposées dans l'ordre chronologique suivant **(444/4)**:
- 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.

Twee moties werden in de volgende chronologische orde ingediend **(444/4)**:
- 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.

Je vous propose de voter sur les motions dans l'ordre chronologique de leur dépôt.
Ik stel u voor te stemmen over de moties in de chronologische orde van indiening.

Quelqu'un demande-t-il la parole? (*Non*)
Il en sera donc ainsi

Vraagt iemand het woord? (*Nee*)
Aldus zal geschieden

Je mets aux voix la motion de MM. Tanguy Veys et Gerolf Annemans.
Ik breng de motie van de heren Tanguy Veys en Gerolf Annemans in stemming.

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une explication de vote?
Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring?

08.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik zou een stemverklaring willen afleggen. Het is namelijk zo dat de eerste voorgestelde motie van de heren Veys en Annemans voor de vaststellingen en de aanbevelingen grotendeels onze goedkeuring wegdraagt. Wij vinden het echter onverantwoord TBL1+ op dit ogenblik stop te zetten vermits dit kwalijke gevolgen zou kunnen hebben. Wij zullen ons daarom bij de stemming onthouden.

Le **président**: Début du vote / Begin van de stemming.
Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote? / Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd?
Fin du vote / Einde van de stemming.
Résultat du vote / Uitslag van de stemming.

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

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.

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.

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

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

Begin van de stemming / Début du vote.

Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?

Einde van de stemming / Fin du vote.

Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

(Stemming/vote 2)

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

En conséquence, l'amendement est rejeté.

Bijgevolg is het amendement verworpen.

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

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

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

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

(Stemming/vote 2)

En conséquence, l'amendement est rejeté.

Bijgevolg is het amendement verworpen.

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

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

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

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

(Stemming/vote 2)

En conséquence, l'amendement est rejeté.

Bijgevolg is het amendement verworpen.

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.

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.

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une explication de vote?
Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring?

08.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, vermits er een meerderheid in deze Kamer is die vindt dat het rapport volstaat en die eigenlijk ook vindt dat gelijktijdig structuren moeten herbekeken worden maar niet te fel, die zegt dat we verantwoordelijken moeten hebben maar dat we die niet moeten aanduiden en die nog altijd vindt dat het beter is te weten van waar je komt dan wat je kent om in een raad van bestuur op te treden, kunnen wij dit rapport jammer genoeg niet goedkeuren, hoewel het veel goede dingen bevat. Wij zullen ons moeten onthouden.

Le **président:** Début du vote / Begin van de stemming.
Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote? / Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd?
Fin du vote / Einde van de stemming.
Résultat du vote / Uitslag van de stemming.

(Stemming/vote 3)

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

La motion est adoptée (n° 444/5).
De motie wordt aangenomen (n° 444/5).

09 Wetsontwerp houdende diverse bepalingen betreffende Mobiliteit (1050/4)
09 Projet de loi portant des dispositions diverses concernant la Mobilité (1050/4)

Quelqu'un demande-t-il la parole pour une déclaration avant le vote? (Non)
Vraagt iemand het woord voor een stemverklaring? (Nee)

Begin van de stemming / Début du vote.
Heeft iedereen gestemd en zijn stem gecontroleerd? / Tout le monde a-t-il voté et vérifié son vote?
Einde van de stemming / Fin du vote.
Uitslag van de stemming / Résultat du vote.

(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. (1050/5)
En conséquence, la Chambre adopte le projet de loi. Il sera transmis au Sénat. (1050/5)

10 Adoption de l'ordre du jour
10 Goedkeuring van de agenda

Nous devons nous prononcer sur le projet d'ordre du jour que vous propose la Conférence des présidents.
Wij moeten ons thans uitspreken over de ontwerp-agenda die de Conferentie van voorzitters u voorstelt.

Pas d'observation? (Non) La proposition est adoptée.
Geen bezwaar? (Nee) Het voorstel is aangenomen.

La séance est levée. Prochaine séance le jeudi 17 février 2011 à 14.15 heures.
De vergadering wordt gesloten. Volgende vergadering donderdag 17 februari 2011 om 14.15 uur.

La séance est levée à 21.00 heures.
De vergadering wordt gesloten om 21.00 uur.

*L'annexe est reprise dans une brochure séparée,
portant le numéro CRIV 53 PLEN 018 annexe.*

*De bijlage is opgenomen in een aparte brochure
met nummer CRIV 53 PLEN 018 bijlage.*

DÉTAIL DES VOTES NOMINATIFS

DETAIL VAN DE NAAMSTEMMINGEN

Vote nominatif - Naamstemming: 001

Oui	011	Ja
-----	-----	----

Annemans Gerolf, Colen Alexandra, De Bont Rita, Dedecker Jean Marie, De Man Filip, D'haeseleer Guy, Goyvaerts Hagen, Logghe Peter, Schoofs Bert, Valkeniers Bruno, Veys Tanguy

Non	082	Nee
-----	-----	-----

Almaci Meyrem, Arens Joseph, Bacquelaine Daniel, Balcaen Ronny, Bastin Christophe, Becq Sonja, Blanchart Philippe, Bogaert Hendrik, Bonte Hans, Brotcorne Christian, Burgeon Colette, Calvo y Castañer Kristof, Clarinval David, Clerfayt Bernard, Coëme Guy, De Block Maggie, De Bue Valérie, De Clercq Mathias, De Croo Herman, de Donnea François-Xavier, Deleuze Olivier, Delizée Jean-Marc, Déom Valérie, De Vriendt Wouter, Dewael Patrick, Ducarme Denis, Dufrane Anthony, Fernandez Fernandez Julia, Flahaut André, Fonck Catherine, Frédéric André, Galant Jacqueline, Geerts David, Gennez Caroline, Genot Zoé, George Joseph, Gerkens Muriel, Giet Thierry, Gilkinet Georges, Goffin Philippe, Henry Olivier, Jadin Katrin, Kindermans Gerald, Kitir Meryame, Lalieux Karine, Lambert Marie-Claire, Lanjri Nahima, Louis Laurent, Madrane Rachid, Maingain Olivier, Marghem Marie-Christine, Mathot Alain, Mayeur Yvan, Musin Linda, Muylle Nathalie, Özen Özlem, Rolin Myriam, Schiltz Willem-Frederik, Seminara Franco, Snoy et d'Oppuers Thérèse, Somers Bart, Somers Ine, Temmerman Karin, Terwingen Raf, Thiéry Damien, Tobback Bruno, Turtelboom Annemie, Tuybens Bruno, Van Cauter Carina, Van den Bergh Jef, Van Den Ende Annick, Van der Auwera Liesbeth, Van der Maelen Dirk, Van Hecke Stefaan, Vanheste Ann, Vanlerberghe Myriam, Van Quickenborne Vincent, Vanvelthoven Peter, Vercamer Stefaan, Verherstraeten Servais, Vervotte Inge, Vienne Christiane

Abstentions	024	Onthoudingen
-------------	-----	--------------

Beuselinck Manu, Bracke Siegfried, Dedecker Peter, Degroote Koenraad, De Meulemeester Ingeborg, Demir Zuhail, Demol Elsa, De Wit Sophie, Dumery Daphné, Grosemans Karolien, Jambon Jan, Luyckx Peter, Maertens Bert, Smeyers Sarah, Sminate Nadia, Uyttersprot Karel, Vandeput Steven, Van Eetvelde Miranda, Van Esbroeck Jan, Van Noppen Florentinus, Van Vaerenbergh Kristien, Weyts Ben, Wollants Bert, Wouters Veerle

Vote nominatif - Naamstemming: 002

Oui	035	Ja
-----	-----	----

Annemans Gerolf, Beuselinck Manu, Bracke Siegfried, Colen Alexandra, De Bont Rita, Dedecker Peter, Dedecker Jean Marie, Degroote Koenraad, De Man Filip, De Meulemeester Ingeborg, Demir Zuhail, Demol Elsa, De Wit Sophie, D'haeseleer Guy, Dumery Daphné, Goyvaerts Hagen, Grosemans Karolien, Jambon Jan, Logghe Peter, Luyckx Peter, Maertens Bert, Schoofs Bert, Smeyers Sarah, Sminate Nadia, Uyttersprot Karel, Valkeniers Bruno, Vandeput Steven, Van Eetvelde Miranda, Van Esbroeck Jan, Van Noppen Florentinus, Van Vaerenbergh Kristien, Veys Tanguy, Weyts Ben, Wollants Bert, Wouters Veerle

Non	082	Nee
-----	-----	-----

Almaci Meyrem, Arens Joseph, Bacqueline Daniel, Balcaen Ronny, Bastin Christophe, Becq Sonja, Blanchart Philippe, Bogaert Hendrik, Bonte Hans, Brotcorne Christian, Burgeon Colette, Calvo y Castañer Kristof, Clarinval David, Clerfayt Bernard, Coëme Guy, De Block Maggie, De Bue Valérie, De Clercq Mathias, De Croo Herman, de Donnea François-Xavier, Deleuze Olivier, Delizée Jean-Marc, Déom Valérie, De Vriendt Wouter, Dewael Patrick, Ducarme Denis, Dufrane Anthony, Fernandez Fernandez Julia, Flahaut André, Fonck Catherine, Frédéric André, Galant Jacqueline, Geerts David, Gennez Caroline, Genot Zoé, George Joseph, Gerkens Muriel, Giet Thierry, Gilkinet Georges, Goffin Philippe, Henry Olivier, Jadin Kattrin, Kindermans Gerald, Kitir Meryame, Lalieux Karine, Lambert Marie-Claire, Lanjri Nahima, Louis Laurent, Madrane Rachid, Maingain Olivier, Marghem Marie-Christine, Mathot Alain, Mayeur Yvan, Musin Linda, Muylle Nathalie, Özen Özlem, Rolin Myriam, Schiltz Willem-Frederik, Seminara Franco, Snoy et d'Oppuers Thérèse, Somers Bart, Somers Ine, Temmerman Karin, Terwingen Raf, Thiéry Damien, Tobback Bruno, Turtelboom Annemie, Tuybens Bruno, Van Cauter Carina, Van den Bergh Jef, Van Den Ende Annick, Van der Auwera Liesbeth, Van der Maelen Dirk, Van Hecke Stefaan, Vanheste Ann, Vanlerberghe Myriam, Van Quickenborne Vincent, Vanvelthoven Peter, Vercamer Stefaan, Verherstraeten Servais, Vervotte Inge, Vienne Christiane

Abstentions	000	Onthoudingen
-------------	-----	--------------

Vote nominatif - Naamstemming: 003

Oui	082	Ja
-----	-----	----

Almaci Meyrem, Arens Joseph, Bacqueline Daniel, Balcaen Ronny, Bastin Christophe, Becq Sonja, Blanchart Philippe, Bogaert Hendrik, Bonte Hans, Brotcorne Christian, Burgeon Colette, Calvo y Castañer Kristof, Clarinval David, Clerfayt Bernard, Coëme Guy, De Block Maggie, De Bue Valérie, De Clercq Mathias, De Croo Herman, de Donnea François-Xavier, Deleuze Olivier, Delizée Jean-Marc, Déom Valérie, De Vriendt Wouter, Dewael Patrick, Ducarme Denis, Dufrane Anthony, Fernandez Fernandez Julia, Flahaut André, Fonck Catherine, Frédéric André, Galant Jacqueline, Geerts David, Gennez Caroline, Genot Zoé, George Joseph, Gerkens Muriel, Giet Thierry, Gilkinet Georges, Goffin Philippe, Henry Olivier, Jadin Kattrin, Kindermans Gerald, Kitir Meryame, Lalieux Karine, Lambert Marie-Claire, Lanjri Nahima, Louis Laurent, Madrane Rachid, Maingain Olivier, Marghem Marie-Christine, Mathot Alain, Mayeur Yvan, Musin Linda, Muylle Nathalie, Özen Özlem, Rolin Myriam, Schiltz Willem-Frederik, Seminara Franco, Snoy et d'Oppuers Thérèse, Somers Bart, Somers Ine, Temmerman Karin, Terwingen Raf, Thiéry Damien, Tobback Bruno, Turtelboom Annemie, Tuybens Bruno, Van Cauter Carina, Van den Bergh Jef, Van Den Ende Annick, Van der Auwera Liesbeth, Van der Maelen Dirk, Van Hecke Stefaan, Vanheste Ann, Vanlerberghe Myriam, Van Quickenborne Vincent, Vanvelthoven Peter, Vercamer Stefaan, Verherstraeten Servais, Vervotte Inge, Vienne Christiane

Non	000	Nee
-----	-----	-----

Abstentions	035	Onthoudingen
-------------	-----	--------------

Annemans Gerolf, Beuselinck Manu, Bracke Siegfried, Colen Alexandra, De Bont Rita, Dedecker Peter, Dedecker Jean Marie, Degroote Koenraad, De Man Filip, De Meulemeester Ingeborg, Demir Zuhail, Demol Elsa, De Wit Sophie, D'haeseleer Guy, Dumery Daphné, Goyvaerts Hagen, Grosemans Karolien, Jambon Jan, Logghe Peter, Luyckx Peter, Maertens Bert, Schoofs Bert, Smeyers Sarah, Sminate Nadia, Uyttersprot Karel, Valkeniers Bruno, Vandeput Steven, Van Eetvelde Miranda, Van Esbroeck Jan, Van Noppen Florentinus, Van Vaerenbergh Kristien, Veys Tanguy, Weyts Ben, Wollants Bert, Wouters Veerle

Vote nominatif - Naamstemming: 004

Oui	117	Ja
-----	-----	----

Almaci Meyrem, Annemans Gerolf, Arens Joseph, Bacquelaine Daniel, Balcaen Ronny, Bastin Christophe, Becq Sonja, Beuselinck Manu, Blanchart Philippe, Bogaert Hendrik, Bonte Hans, Bracke Siegfried, Brotcorne Christian, Burgeon Colette, Calvo y Castañer Kristof, Clarinval David, Clerfayt Bernard, Coème Guy, Colen Alexandra, De Block Maggie, De Bont Rita, De Bue Valérie, De Clercq Mathias, De Croo Herman, Dedecker Peter, Dedecker Jean Marie, de Donnea François-Xavier, Degroote Koenraad, Deleuze Olivier, Delizée Jean-Marc, De Man Filip, De Meulemeester Ingeborg, Demir Zuhul, Demol Elsa, Déom Valérie, De Vriendt Wouter, Dewael Patrick, De Wit Sophie, D'haeseleer Guy, Ducarme Denis, Dufrane Anthony, Dumery Daphné, Fernandez Fernandez Julia, Flahaut André, Fonck Catherine, Frédéric André, Galant Jacqueline, Geerts David, Gennez Caroline, Genot Zoé, George Joseph, Gerkens Muriel, Giet Thierry, Gilkinet Georges, Goffin Philippe, Goyvaerts Hagen, Grosemans Karolien, Henry Olivier, Jadin Kattrin, Jambon Jan, Kindermans Gerald, Kitir Meryame, Lalieux Karine, Lambert Marie-Claire, Lanjri Nahima, Logghe Peter, Louis Laurent, Luykx Peter, Madrane Rachid, Maertens Bert, Maingain Olivier, Marghem Marie-Christine, Mathot Alain, Mayeur Yvan, Musin Linda, Muylle Nathalie, Özen Özlem, Rolin Myriam, Schiltz Willem-Frederik, Schoofs Bert, Seminara Franco, Smeyers Sarah, Sminate Nadia, Snoy et d'Oppuers Thérèse, Somers Bart, Somers Ine, Temmerman Karin, Terwingen Raf, Thiéry Damien, Tobback Bruno, Turtelboom Annemie, Tuybens Bruno, Uyttersprot Karel, Valkeniers Bruno, Van Cauter Carina, Van den Bergh Jef, Van Den Ende Annick, Vandeput Steven, Van der Auwera Liesbeth, Van der Maelen Dirk, Van Eetvelde Miranda, Van Esbroeck Jan, Van Hecke Stefaan, Vanheste Ann, Vanlerberghe Myriam, Van Noppen Florentinus, Van Quickenborne Vincent, Van Vaerenbergh Kristien, Vanvelthoven Peter, Vercamer Stefaan, Verherstraeten Servais, Vervotte Inge, Veys Tanguy, Vienne Christiane, Weyts Ben, Wollants Bert, Wouters Veerle

Non	000	Nee
-----	-----	-----

Abstentions	000	Onthoudingen
-------------	-----	--------------