

# Wie doet wat bij het Spoor?

## Politieke verantwoordelijkheid

**Etienne Schouppe (CD&V)**  
Staatssecretaris van Mobiliteit

**Inge Vervotte (CD&V)**  
Minister van Overheidsbedrijven en Ambtenarenzaken

## NMBS-holding

Ceo: **Jannie Haek**  
Politieke kleur: **SPA**  
**was:** kabinetschef van minister Johan Vande Lanotte  
**nu verantwoordelijk voor:**

- ▶ De **39 belangrijkste stations** en de passagiers in die stations
- ▶ Alle **informatiedragers** (infoschermen e.d.)

Personeel: **4.272**



## NMBS

Ceo: **Marc Descheemaeker**  
Politieke kleur: **Open VLD**  
**was:** manager in privésector  
**nu verantwoordelijk voor:**

- ▶ **Overige stations** (39 stations onder Jannie Haek) en de passagiers in die stations
- ▶ **Passagiers** in de treinen
- ▶ **Voertuigen** en de vernieuwingen daaraan
- ▶ **Veiligheidssystemen in de locomotieven**
- ▶ **Informatie** over samenstelling treinen

personeel: **20.979**



## Infrabel

Ceo: **Luc Lallemand**  
Politieke kleur: **PS**  
**was:** kabinetschef bij Michel Daerden (PS) en Laurette Onkelinx (PS)  
**nu verantwoordelijk voor:**

- ▶ **Beheer van het spoorwegnet**
- ▶ **Elektrische voeding**
- ▶ **Infrastructuurwerken** en onderhoud ervan
- ▶ **Veiligheidssystemen op de sporen**
- ▶ **Aankondiging** van vertragingen

personeel: **12.849**



NB-Infografiek / foto's: gia, pn

VANDAAG VERANTWOORDEN DE CEO'S EN DE MINISTER ZICH VOOR DE KAMERCOMMISSIE

# Spoorbonzen op het matje

De drie topmannen van de Spoorwegen en hun voorgedijminister antwoorden vandaag op de vragen van de Kamerleden in de commissie Infrastructuur. Wie treft welke schuld en wie zal wat doen om dat in de toekomst te voorkomen? **FRANK POSEN**

**Wie moet voor de commissie verschijnen en waarom?** Marc Descheemaeker is gedelegeerd bestuurder van de NMBS en in die zin verantwoordelijk voor het uitrusten van de treinen met een veiligheidssysteem. Luc Lallemand is gedelegeerd bestuurder van Infrabel en draagt de verantwoordelijkheid over de veiligheidssystemen van de sporen. Jannie Haek is gedelegeerd be-

stuurder van de NMBS-holding, de overkoepelende entiteit boven de NMBS en Infrabel. Nadat zij het spervuur van vragen hebben doorstaan, is het aan hun voorgedijminister Inge Vervotte (CD&V), die de politieke verantwoordelijkheid van de overheidsbedrijven draagt. Zij zal ook de vragen aan staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe (CD&V, spoorbaas ten tijde van de ramp in Pécrot) beantwoorden.

## Wat wordt aan wie verweten?

Aan Marc Descheemaeker (NMBS): Amper in één procent van de treinen is een veiligheidssysteem geïnstalleerd. Terwijl het negen jaar geleden, bij de treinramp in Pécrot, al duidelijk was dat er iets schortte. Descheemaeker zegt dat 'Europa te lang heeft getalmd met hun veiligheidssysteem', waardoor kostbare tijd verloren ging. Aan Luc Lallemand (Infrabel): Het nieuwe veiligheidssysteem is nog maar bij een kwart van alle stopseinen geïmplementeerd. Volgens Lallemand wachtte Infrabel op de NMBS 'omdat het weinig zin had een systeem op de sporen te installeren als de treinen daar nog niet klaar voor zijn'. Aan Jannie Haek: De coördinatie van het installeren van dat bewuste systeem heeft gefaald.

Maar Haek zegt dat hij géén coördinerende taak heeft en dat hij ten tijde van die vertraging nog niet in functie was.

## Op welke vragen zoekt de commissie een antwoord?

Wie is waarvoor verantwoordelijk? Hoe kan het dat in 2010 een trein nog door het rood licht rijdt? Waarom duurt het zo lang vooraleer een sluitend veiligheidssysteem wordt geïnstalleerd? Welk plan heeft de NMBS om dit in de toekomst te voorkomen? De verschillende leden van de commissie beklemtonen dat ze géén Grote Schuldige willen zoeken. De meerderheid (met de socialisten) wil vooral dat er lessen worden getrokken voor de toekomst en dat zulke rampen worden vermeden. De oppositie pleit tegelijk voor een dieper onderzoek. Kamerlid

Jan Jambon (N-VA) beseft dat de huidige top van de Spoorwegen weinig te verwijten valt. 'Zij zijn pas in 2005 aangetreden. Hun voorgangers - onder anderen Karel Vinck en Etienne Schouppe - moeten zich óók voor de commissie verantwoorden.' Michel Doomst (CD&V) stelt zich net als heel wat anderen ook openlijk de vraag of de logge structuur van de NMBS - verdeeld in drie zware 'olifantenpoten' - er niet voor heeft gezorgd dat 'de boel zodanig is vertraagd dat er uiteindelijk bijzonder weinig gebeurde'.

## Wat zal de uiteindelijke uitkomst zijn?

Minister Vervotte gaf gisteren al een blik op een uiteindelijk resultaat: ze onderzoekt of het stopstelsel niet versneld kan worden geïnstalleerd (zie ook hiernaast). Dat zal veel geld kos-

ten en de nodige hinder voor de treinreizigers met zich meebrengen. Bij wijze van voorbeeld zei ze dat het drukke station Brussel-Zuid drie dagen dicht zou moeten. Maar die prijs lijkt iedereen bereid te betalen. David Geerts (SP.A) betwijfelt of dat zal volstaan. 'De werkdruk van de machinisten is abnormaal hoog, wat niet bevordelijk is voor de veiligheid. Als de ceo's in de commissie geen bevredigend antwoord geven op wat ze daaraan denken te doen, zal ik een tweede bestuurder eisen.' Luc Van Biesen (Open VLD) verwacht vooral exacte informatie van de betrokkenen. 'Ze beseffen voldoende de ernst van de situatie. Ze zullen dus niet de zwarte piet naar mekaar doorschuiven maar precies vertellen wat wanneer is gedaan en gebeurd om die bewuste veiligheidssystemen te installeren.

## Zal dat voldoende zijn?

Voor de oppositie staat nu al vast dat dit niet zal volstaan, al houdt de SP.A zich nog wat op de vlakte. De roep om een échte onderzoekscommissie blijft klinken, maar dat lijkt een doodgeboren kind. Want het gerechtelijk onderzoek is nog niet rond en zolang dat niet het geval is, kunnen de parlementsleden weinig kanten op omdat ze niet over de volledige informatie beschikken. Van Biesen: 'Het moet geen politiek spelletje worden waarbij de schuldige wordt aangeduid omdat dat de ene of andere partij goed uitkomt.' Nogal wat commissieleden steken de hand in eigen boezem. 'We hebben de jongste jaren vooral aandacht gehad voor het comfort en de snelheid van de treinen. Veiligheid is zelden ter sprake gekomen.'