

# 'De NMBS hoopt dat we de ramp vergeten'



De Morgen - 12 fév. 2015

Page 11

*Vijf jaar na de dodelijke treinramp in Buizingen is de oorzaak van de botsing nog altijd niet bekend. Slachtoffers en waarnemers halen fors uit naar het onderzoek. Politiek getouwtrek en verdragingsmanoeuvres verhinderen het onderzoek naar de ramp, klinkt het.*

Anita Mahy, een dame uit Bergen, is een van de overlevenden van de treinramp in Buizingen. Mahy zat in de derde wagen op de trein uit Bergen toen een trein uit Leuven op hen inreed. Wonderwel overleefde ze de crash, los van enkele blutsen en schrammen. "Maar de psychologische pijn, die blijft. Ik dwing mezelf nog elke dag om de trein op te stappen", vertelt ze.

Mahy maakt zich ernstig zorgen over het onderzoek naar de treinramp in Buizingen. Nog veel vragen blijven onbeantwoord. Waarom reed de chauffeur door? Werkten de seinen naar behoren? Waren de wissels in orde? En meer fundamenteel dan dat: had de ramp niet kunnen worden vermeden als de NMBS en Infrabel de nodige veiligheidssystemen hadden geïnstalleerd? Het parket van Halle-Vilvoorde buigt zich nu over al die vragen. Ondertussen telt het dossier al meer dan 15.000 pagina's aan getuigenissen, verhoren en expertenverslagen.

## Schande

Een schande, zo noemt spooranalist Herman Welter het uitblijven van opheldering. "Het is waanzinnig dat we vijf jaar na de botsing in Buizingen nog geen uitsluitsel hebben over de oorzaak. Ik ben ervan overtuigd dat Infrabel en NMBS de oorzaak van het ongeval al vijf jaar kennen. Eigenlijk zijn er maar twee opties mogelijk: ofwel reed de bestuurder door het rood, ofwel was er een technisch defect."

Volgens Welter spelen er achter de schermen verschillende belangen. Zo valt de machinist onder de verantwoordelijkheid van de NMBS, de seininrichting onder Infrabel. Bovendien zouden de resultaten van het onderzoek weleens kritisch kunnen zijn voor de verantwoordelijken, die politiek benoemd zijn. De NMBS heeft inmiddels een nieuwe CEO, maar bij Infrabel staat Luc Lallemand nog altijd aan het hoofd.

Conclusie? De hoogste tijd voor een onafhankelijke onderzoeksraad naar Nederlands voorbeeld. "Zo'n zelfstandige raad kan rampen zoals de botsing van een trein grondig onderzoeken en vrij snel met bevindingen en aanbevelingen komen", zegt Welter.

## Actiegroep

De Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) beslist zelf waarnaar onderzoeken worden ingesteld. Hij kan ook externe deskundigen inhuren. Na het onderzoek publiceert de raad eerst een tussenrapport (na drie à vier maanden) en vervolgens een definitief rapport (acht tot negen maanden na het ongeval), waarin ook aanbevelingen voor de toekomst zijn opgenomen. Daarmee kan het gerecht dan aan de slag.

"Dat is een pak efficiënter dan in ons land, waar het parket lang niet altijd over de nodige technische capaciteiten beschikt om een treinongeval te onderzoeken", aldus Welter.

In september 2014 stelde het parket zowel de NMBS, Infrabel als een treinbestuurder in verdenking voor onopzettelijke slagen en verwondingen en onopzettelijke doding. Het is een eerste stap in de gerechtelijke procedure, maar daarmee is de kous nog lang niet af. Het Openbaar Ministerie moet nu beslissen of en wie er in beschuldiging wordt gesteld voor de feiten. Daarna volgt een proces voor de politierechtbank.

De slachtoffers van Buizingen, die zich hebben verenigd in de actiegroep Treinramp Buizingen: Nooit Meer, hebben geen vertrouwen meer in het onderzoek. "Vijf jaar later staan we nog nergens", zegt voorzitter Mahy. "Zowel de NMBS als Infrabel proberen de procedure zo lang mogelijk te rekken. Als het parket documenten opvraagt, duurt het maanden voordat het die krijgt. De NMBS rekent er duidelijk op dat we de ramp stilaan vergeten. Mais on lâche rien."

## ANN DE BOECK

Copyright © 2015 De Persgroep Publishing. Tous droits réservés