



([https://dsocdn.akamaized.net/Assets/Images\\_Upload/2017/03/11/be9befd6-05a0-11e7-aa99-6d57dd9e2766.jpg?width=1152&format=jpg](https://dsocdn.akamaized.net/Assets/Images_Upload/2017/03/11/be9befd6-05a0-11e7-aa99-6d57dd9e2766.jpg?width=1152&format=jpg))

Er zijn ernstige aanwijzingen dat de treinbestuurder een rood sein zou hebben genegeerd. © ap

**5 VRAGEN PARKET VERVOLGT TREINBESTUURDER, NMBS EN INFRABEL  
VOOR ONOPZETTELIJKE DODING**

# Spoorbedrijven schuldig door nalatigheid?

---

NIKOLAS VANHECKE

---

Bij een treinbotsing op maandag 15 februari 2010, in volle ochtendspits, tussen een stoptrein en een IC-trein, kwamen negentien mensen om het leven. Honderden anderen raakten gewond.

Volgens het parket zijn de NMBS en Infrabel door nalatigheid schuldig aan onder meer onopzettelijke doding. In april beslist de raadkamer over wie naar de rechter moet.

Behalve de twee spoorbedrijven vraagt het parket van Halle-Vilvoorde ook de doorverwijzing van de bestuurder van een van de twee treinen. Er zijn ernstige aanwijzingen dat hij een rood sein zou hebben genegeerd, wat de oorzaak zou zijn van de aanrijding tussen de twee treinen.

### **1. Waarom wil het parket de NMBS en Infrabel mee vervolgen?**

‘De NMBS is onder meer nalatig geweest door de inzet van treinstellen die niet met de vereiste veiligheidssystemen waren uitgerust’, zegt Carol Vercarre van het parket van Halle-Vilvoorde. ‘Infrabel is nalatig geweest wat de veiligheid van de spoorweginfrastructuur aangaat.’

### **2. Hoe luidt de aanklacht precies?**

De drie verdachte partijen – de treinbestuurder, de NMBS en Infrabel – worden aangeklaagd voor drie zaken. De eerste is ‘onopzettelijk de oorzaak te zijn geweest van een treinongeval met de dood tot gevolg’.

Het gaat bovendien over de lichamelijke letsels die het treinongeval heeft veroorzaakt: minstens 310 mensen raakten gewond bij de botsing in 2010. Tot slot worden de drie partijen aangeklaagd voor nalatigheid met betrekking tot het treinongeval. Het was hun taak om te voorkomen dat zoiets kon gebeuren. Volgens het parket zijn ze daar in de fout gegaan.



([https://dsocdn.akamaized.net/Assets/Images\\_Upload/2017/03/11/9a853db0-052e-11e7-0ed0-f65aaa0ed4ec.png?width=1152&format=png](https://dsocdn.akamaized.net/Assets/Images_Upload/2017/03/11/9a853db0-052e-11e7-0ed0-f65aaa0ed4ec.png?width=1152&format=png))

Bij de ramp kwamen negentien mensen om het leven. © belga

### **3. Welke straffen riskeren ze?**

Als de politierechtbank de bestuurder schuldig acht, riskeert hij een gevangenisstraf van maximaal vijf jaar en een boete van 3.000 euro. De twee spoorbedrijven riskeren een boete van maximaal 600.000 euro.

Voor het zover is, moet de raadkamer wel nog beslissen over hun doorverwijzing en moet de politierechter zich nog uitspreken – ongevallen die te maken hebben met voertuigen komen voor de politierechter. De raadkamer is gepland voor eind april.

### **4. Zeven jaar tot een rechter de zaak behandelt, is dat niet zeer lang?**

Iedereen is het erover eens dat het onderzoek veel sneller had moeten lopen. Waarom is dat niet gelukt? Om te beginnen was het onderzoek bijzonder complex.

Een cruciaal element daarvoor is het verslag van de spoordeskundigen over de oorzaak van de ramp. Een college van vijf experts leverde een eerste verslag af in februari 2012, twee jaar na het ongeval. Een jaar later stelde de Brusselse onderzoeksrechter, die de leiding had over het dossier, bijkomende vragen aan de experts. In 2013 gingen ze daarmee aan de slag. Een jaar later – we zijn dan vier jaar na het ongeval – was hun verslag definitief klaar.

Doordat er in 2014 een en ander veranderde aan de structuren van het Brusselse gerecht, moest een nieuwe parketmagistraat zich echter inwerken in het dossier. Hij stelde vast dat er ernstige aanwijzingen waren voor de schuld van de treinbestuurder, de NMBS en Infrabel en vroeg hen te verhoren.

In januari 2015 ging de onderzoeksrechter met pensioen en nam een collega de zaak over. Ook die moest zich inwerken in het dossier. Datzelfde jaar begon de verdachte treinbestuurder bovendien een gerechtelijke procedure: de onderzoeksrechter zou een Franstalige moeten zijn, vond hij, en geen Nederlandstalige.

Door die kwestie lag het onderzoek voor de rest van 2015 stil. Pas in de zomer van 2016 werd de treinbestuurder verhoord. Er vond ook nog een aantal andere verhoren plaats.

Uiteindelijk kon het parket van Halle-Vilvoorde in november vorig jaar zijn eindvordering opstellen. Op basis daarvan moet de raadkamer beslissen wie voor de vonnisrechter komt. Maar in afwachting daarvan kunnen alle partijen nog bijkomende onderzoeksdaden vragen, met opnieuw vertraging tot gevolg.

### **5. Zijn de slachtoffers het wachten niet moe?**

Er raakten meer dan driehonderd mensen gewond, nog eens driehonderd anderen kwamen heelhuids uit het ongeval maar stelden zich eveneens burgerlijke partij. Elk gaat op een andere manier om met het aanslepende dossier. ‘Er zijn

mensen die het achter zich willen laten. Maar velen, misschien zelfs de meesten, zijn er inhoudelijk nog sterk mee bezig', zegt Jan Buelens van Progress Lawyers Network dat een tiental personen vertegenwoordigt.

'Bij elk nieuw incident op het spoor komen die traumatische herinneringen sterk terug. Ergens weten ze wel dat strafrechtelijke procedures in ons land lang kunnen duren, maar natuurlijk is het lastig dat het zo traag gaat. Ze hopen dat het proces ten gronde nu zo snel mogelijk begint, zodat er een antwoord komt op de vraag wat er precies is gebeurd.'

---

**ALLE ARTIKELS VAN DE LAATSTE 24 UUR » (/NIEUWS/MEEST-RECENT)**

**rd.be/extra/sta**