

COMMISSION DE  
L'INFRASTRUCTURE, DES  
COMMUNICATIONS ET DES  
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MARDI 8 MAI 2012

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 8 MEI 2012

Namiddag

---

La séance est ouverte à 14.23 heures et présidée par M. Anthony Dufrane.

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Anthony Dufrane.

**01** Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la traduction du site web du SPF Mobilité et Transports" (n° 10701)

**01** Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vertaling van de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 10701)

**01.01** **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, plusieurs citoyens de ma région ont constaté que le site web du SPF Mobilité et Transports n'est pas accessible en allemand. Pour les citoyens de ma région, c'est évidemment très dommage de ne pas pouvoir s'informer dans leur langue maternelle, qui est aussi une langue officielle de la Belgique.

Mis à part le point relatif à l'immatriculation des véhicules, aucune brochure en allemand n'est disponible. Par exemple, dans une matière qui intéresse mes concitoyens, le permis de conduire, il n'existe aucune information en langue allemande.

Monsieur le secrétaire d'État, êtes-vous conscient de cette situation? Quelles solutions pouvez-vous envisager pour pallier ce manque?

*Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.*

*Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.*

**01.02** **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Jadin, il est vrai qu'il est difficile, étant donné les moyens humains dont dispose la Direction générale Mobilité et Sécurité routière du SPF de fournir tous les documents et informations disponibles sur le site en allemand.

Toutefois, dans un souci d'orientation client, la DG Mobilité et Sécurité routière a toujours eu à cœur de faire traduire les documents qui concernent directement les citoyens. C'est ainsi qu'une brochure d'information reprenant les grands axes de la procédure d'immatriculation est disponible sur le site du département. Il en est de même pour certaines publications occasionnelles, telles que celles diffusées lors de l'introduction de la nouvelle plaque au format européen.

En outre, les différentes directions de la DG veillent tout particulièrement à mettre, à disposition de la Communauté germanophone, tous les formulaires qui peuvent concerner directement la population germanophone.

Les différents formulaires de demande d'agrément comme installateur de tachygraphe ou comme service technique, etc. sur notre site sont tous mis à disposition en allemand.

En ce qui concerne plus particulièrement le cas du permis de conduire que vous citez dans votre question, le service concerné a fait traduire et met à la disposition des administrations communales concernées en allemand toutes les circulaires, le formulaire de demande du permis ainsi que celui relatif aux aptitudes médicales.

Mes services veilleront à ce que ces textes soient désormais aussi disponibles sur le site web du SPF.

Le site web du SPF est aussi en plein renouvellement. Une partie de ce projet concerne la traduction des pages en allemand et anglais avec priorité pour les pages orientées client. Cette traduction se fera en plusieurs phases. L'implémentation dépendra de la capacité du service traduction du SPF Mobilité et Transports. Je veillerai à ce qu'elle se réalise le plus rapidement possible.

**01.03 Kattrin Jadin (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie et je comprends tout à fait. Ce n'est pas uniquement le cas du département Mobilité et Transports. D'autres services publics fédéraux éprouvent également des difficultés. Je comprends qu'on ne sache pas tout traduire et je note votre volonté et celle de votre département de pallier ce problème, de mettre à disposition le plus d'informations possible et d'améliorer encore l'offre de services pour mes concitoyens germanophones.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**02 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des véhicules sans permis" (n° 11042)**

**02 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van brommobielen" (nr. 11042)**

**02.01 Anthony Dufrane (PS):** Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, selon la législation belge, les véhicules agréés comme cyclomoteurs de classe B avec une vitesse maximale de 45 km/h ne nécessitent pas d'immatriculation. Ceci est le cas pour tous les cyclomoteurs mais également pour les voitures sans permis.

Bien que la voiture sans permis trouve sans problème sa place dans la circulation – puisque les conducteurs doivent respecter les règles ordinaires du Code de la route –, je constate qu'à l'instar des conducteurs de véhicules de plus grosse cylindrée, les propriétaires de véhicules sans permis commettent des infractions au Code de la route (excès de vitesse dans les zones 30, priorité de droite, stationnement à des endroits inappropriés ou interdits, etc.). Or sans plaque d'immatriculation, il est impossible pour les agents de police ou les agents assermentés de constater l'infraction et d'en référer aux autorités compétentes, ce qui pose la question de l'impunité pour les propriétaires de ce type de véhicules. À l'époque, lorsque j'avais interpellé votre prédécesseur sur ce sujet, il m'avait répondu que son administration était en train de rédiger un arrêté royal permettant d'immatriculer les véhicules sans permis.

Monsieur le secrétaire d'État, à ce jour, aucune initiative n'a été présentée au Conseil des ministres ou au parlement. Dès lors, pouvez-vous me dire si vous avez connaissance de cet arrêté royal préparé par votre administration? Est-il toujours d'actualité d'immatriculer les véhicules sans permis? Le cas échéant, pouvez-vous me dire quand sera présenté le projet d'arrêté royal?

**02.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État:** Madame la présidente, monsieur Dufrane, je partage votre préoccupation sur les véhicules sans permis. L'immatriculation de ces véhicules sera rendue obligatoire en même temps que celle des cyclomoteurs. Ce projet devrait se concrétiser dès le début de l'année 2013 avec des plaques spécifiques pour ce type de véhicules.

**02.03 Anthony Dufrane (PS):** Madame la présidente, je remercie M. le secrétaire d'État, dont les réponses ont le mérite d'être claires.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**03 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de centrale registratie van het gebruik van de speekseltest" (nr. 11057)**

**03 Question de M. Tanguy Veys à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "l'enregistrement centralisé de l'utilisation de tests salivaires" (n° 11057)**

**03.01 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik had mijn vraag aan uw collega, minister Milquet gericht, omdat het volgens mijn inschatting om een verantwoordelijkheid ging die onder haar bevoegdheid valt. Ik vermoed evenwel dat u ook volledig zult kunnen antwoorden.

Op 1 oktober 2010 werd de speekseltest ingevoerd naar drugsgebruik in het verkeer. De speekseltest is bedoeld om het drugsgebruik in het verkeer efficiënter te bestrijden. Uit de DRUID-studie bleek immers dat van de zwaargewonde autobestuurders 9,9 % onder invloed van cannabis verkeerde.

Indien een aantal uiterlijke tekenen op mogelijk drugsgebruik wijst, kan of zal de politie een speekseltest afnemen. Indien de test positief is, volgt een bloedanalyse, die bij gerechtelijke vervolging als bewijs geldt.

De nieuwe test moest de taak van de politiediensten vereenvoudigen en hen in staat stellen het aantal controles op te voeren.

Momenteel worden de drugscontroles door de politiezones op meerdere manieren opgevat, waardoor er geen centrale registratie van het gebruik van de speekseltest is. De Vaste Commissie van de Lokale Politie is nochtans vragende partij voor de ontwikkeling van een nationaal document, zodat de controle door alle politiezones op identieke wijze kan geschieden.

In de commissie voor de Infrastructuur en Overheidsbedrijven van 8 november stelde uw voorganger reeds dat de politie intern werk zou maken van een dergelijk document. Wij zijn ondertussen zowat zeven maanden later.

Mijnheer de staatssecretaris, ik had van u dan ook graag het volgende vernomen.

Wordt al overgegaan tot de centrale registratie van het gebruik van de speekseltest? Zo ja, wat is de stand van zaken? Zo nee, waarom is daarvan nog geen werk gemaakt?

Welke maatregelen werden getroffen? Wat is de planning?

**03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Mevrouw de voorzitter, alle lokale politiediensten alsook de federale wegpolitie beschikken over de toepassing ISLP-verkeer. Uit die statistische module kunnen op heden slechts de speekseltests met een positief resultaat worden gedistilleerd. Deze geven immers aanleiding tot een proces-verbaal waardoor ze steeds in ISLP worden ingevoerd.

Dat is minder het geval voor de speekseltests met een negatief resultaat. Deze worden niet systematisch geregistreerd, waardoor een volledig overzicht van het aantal afgenomen speekseltests ontbreekt. Om dat te verhelpen, werd reeds aan elke politiezone een handleiding gestuurd voor het correct invoeren van zowel de positieve als de negatieve speekseltesten in ISLP.

**03.03 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, als er een handleiding werd bezorgd aan alle politiediensten, zou de centrale registratie nu toch wel in orde moeten zijn? Uit uw antwoord leid ik af dat dit ondanks de handleiding toch niet het geval is.

**03.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Wij hebben aan elke politiezone een handleiding gestuurd.

**03.05 Tanguy Veys (VB):** Dus vanaf nu worden de cijfers centraal bijgehouden en kunnen die perfect over heel het land opgevolgd worden?

**03.06 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Ze moeten perfect ingevoerd worden in de ISLP.

**03.07 Tanguy Veys (VB):** En dit gebeurt reeds?

**03.08 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Dat zal natuurlijk gecheckt worden, maar het moet gebeuren. Ik hoop dat zij de handleiding respecteren.

**03.09 Tanguy Veys (VB):** Ik zal over een aantal maanden de cijfers opvragen. Dan zal duidelijk blijken of wij het gebruik van de speekseltest ook kunnen opvolgen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter:** Vraag nr. 11078 van de heer Luykx wordt uitgesteld op zijn verzoek.

**04 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nood aan extra personeel voor de Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid" (nr. 11105)**

**04 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le manque de personnel au sein du Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire" (n° 11105)**

**04.01 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, op de warme zomerdag maandag 27 juni 2011 strandden duizenden reizigers in stations tussen Gent en de kust en zaten honderden andere passagiers urenlang vast in oververhitte treinstellen. De problemen waren vooraf al begonnen, omdat het e-mailverkeer van de treinbegeleiders in het Gentse die dag geblokkeerd was door een omschakeling in het systeem. Toen 's middags in de buurt van Brugge een versleten elektrische leiding brak, was het hek van de dam. Rond 8 u 00 's avonds vond een tweede incident plaats in de buurt van Tielt. Een trein moest er stoppen door rookontwikkeling.

Uit het rapport "Onderzoek spoorproblemen 27 juni 2011", het zogeheten warmterapport van de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid, blijkt dat door een hallucinant gebrek aan coördinatie de NMBS onvoldoende kan reageren op crisissituaties. De drie entiteiten in de NMBS-Groep, NMBS, Infrabel en Holding, weten niet hoe ze moeten inspelen op incidenten tijdens een drukke spoordag. Dat sluit improvisatie op crisismomenten uit, met als gevolg dat de situatie verder uit de hand loopt.

Bij de bespreking van het warmterapport in de commissie voor de Infrastructuur op 17 april jongsleden werd de opstellers van het rapport de vraag gesteld hoe het kwam dat pas na de spoorcrisis van 27 juni 2011 tot de vaststelling werd gekomen dat er een hallucinant gebrek aan coördinatie is bij de NMBS-Groep. De opstellers van het rapport deelden mee dat reeds in het verleden door de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid gesignaleerd werd dat hij over onvoldoende personeel beschikt om de hem opgelegde taken uit te voeren en om voldoende toezicht en controle uit te oefenen.

Mijnheer de staatssecretaris, mogelijks zullen wij straks ook vernemen waarom wij nu pas in kennis werden gesteld van het onderzoek omtrent de treinramp in Buizingen. Het lijkt mij echter vreemd dat pas naar aanleiding van rampen – hier ging het enkel om een hiteramp waarbij geen doden zijn gevallen – de overheid als toezichtorgaan vaststellingen doet. Blijkbaar is de standaardcontrole dus onvoldoende. Als wij uw diensten daarop aanspreken, zeggen zij dat er een personeelstekort is en dat zij u daarop gewezen hebben.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u van oordeel dat de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid over onvoldoende personeel beschikt om de hem opgelegde taken uit te voeren en om voldoende toezicht en controle uit te oefenen? Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo niet, waarom niet?

**04.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Mijnheer Veys, op 31 mei 2011 antwoordde mijn voorganger al op uw vraag over de personeelsproblematiek bij de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid van de directie Spoorvervoer. Voormalig staatssecretaris Schouppe deelde destijds mee dat het ontwerp voor het

Personeelplan 2011 voorziet – en ik citeer – “in een aantal promoties om expertise die binnen de dienst aanwezig is te valoriseren en zodoende te behouden, evenals in een vijftal aanwervingen om recente en op stapel staande vertrekken voor pensionering of andere affectaties te compenseren.”

Voorts verwees hij in zijn antwoord naar het actieplan van de FOD Mobiliteit en Vervoer, dat op 2 mei 2011 aan de bijzondere Kamercommissie Spoorveiligheid werd bezorgd. Het actieplan bevat drie projecten van de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid. Een daarvan is – en ik citeer opnieuw uit het antwoord van mijn voorganger – “een onderdeel Human Resources, dat erin bestaat, enerzijds, de expertise waarover de dienst beschikt te behouden en te valoriseren en, anderzijds, zeven bijkomende voltijdse equivalenten voor de dienst aan te werven. De projectfiche ter zake voorziet voor de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid onder meer in het volgende in de rubriek menselijke middelen verwerven en behouden: a) drie promoties; b) zes voltijdse equivalenten te vervangen; c) zeven bijkomende voltijdse equivalenten aan te werven.”

Op uw eerste vraag antwoord ik bevestigend. Ik deel de vaststelling die het Rekenhof over de jaren heen maakte. Ik neem de standpunten van mijn voorganger en het dienstactieplan naar aanleiding van de aanbevelingen van de bijzondere Kamercommissie Spoorwegveiligheid volledig over.

De huidige toestand van uitvoering van het humanresourcesonderdeel van het actieplan is als volgt: vier van de zes geplande vervangingen zijn gerealiseerd, procedures voor de drie promoties waarvan sprake zijn momenteel in uitvoering, twee bijkomende promoties voor de dienst zijn opgenomen in het voorstel van personeelsplan van 2012.

Gelet op de inspanningen noodzakelijk om de overheidsfinanciën te saneren moet er in 2012 en 2013 extra bezuinigd worden op de personeelskredieten. Hierdoor kon slechts een van de zeven geplande aanwervingen in het voorstel van het personeelsplan 2012 worden opgenomen.

U kunt dus vaststellen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer sinds mei 2011 serieuze inspanningen heeft geleverd om de menselijke middelen van de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid op pijl te houden en te versterken. Het is evenwel duidelijk dat er nog bijkomende inspanningen moeten worden geleverd. Zodra er bij de federale overheid opnieuw enige budgettaire marge ontstaat om bijkomend personeel aan te werven, zal ik erover waken dat de dienst prioriteit krijgt.

**04.03 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, u verwijst naar een antwoord van uw voorganger, de heer Schouppe. Ik heb hier zijn antwoord voor mij liggen. Hij heeft het in zijn antwoord echter vooral over de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen en over het onderzoeksorgaan.

Op uw eigen webstek van de FOD Mobiliteit staat een mooie structuur. De dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid valt echter naast die structuur. Mijn vraag gaat specifiek over die dienst, omdat het personeel ervan mij op 17 april 2012 de toestand zelf heeft gesignaleerd.

Het is dus weinig relevant dat u komt aandragen met maatregelen die van 31 mei 2011 dateren. Aangezien de dienst een jaar later signaleert dat er nog steeds een personeelsprobleem is, betekent zulks dat bedoelde maatregelen onvoldoende zijn.

U verwijst onder meer naar de uitgevoerde bezuinigingen. Niettemin ben ik van oordeel dat op het toezicht op de veiligheid niet kan worden bezuinigd. Ik verwijs zowel naar het warmte-incident van 27 juni 2011 als naar de treinramp in Buizingen. Ter zake is telkens een en ander naar boven gekomen, waaruit bleek dat de onderzoeksorganen die daarvoor instonden, niet over voldoende personeel beschikten, om tijdens hun routinewerk en hun dagelijkse controle dergelijke pijnpunten naar boven te brengen.

Indien u dergelijke problemen niet aanpakt en de veiligheid ernstig neemt, vrees ik dat wij nog met dergelijke rampen en crisismomenten zullen worden geconfronteerd.

Ik vraag dan ook met aandrang dat zo snel mogelijk werk wordt gemaakt van bijkomend personeel en niet van bezuinigingen.

**04.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Mijnheer Veys, het belangrijkste qua veiligheid zijn natuurlijk de DVIS en het onderzoeksorgaan. Voor beide diensten hebben wij bijkomende middelen uitgetrokken. Indien ik een keuze moet maken, verkies ik om personeel aan te werven dat een directe link met veiligheid heeft. Hier gaat het veeleer over de “contragestion” en de investeringen, die moeten worden gepland.

U mag niet alles onder de noemer "veiligheid" plaatsen. Voor de DVIS en het onderzoeksorgaan hebben wij zelfs in extra personeel voorzien. De veiligheid van de spoorwegen komt natuurlijk aan bod in de verschillende taken van genoemde dienst. De veiligheid is echter niet zijn basistaak.

**04.05 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp uw redenering voor een stuk, maar het is wel de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid, die onderzoek naar het incident heeft gedaan. Het warmterapport dateert van 27 juni 2011. Hij is tot de vaststelling gekomen dat er bij crisismomenten geen communicatie is bij de NMBS.

Ik klaag hier aan dat men niet in staat is en niet over voldoende personeel beschikt om dat tijdens het gewone werk te detecteren, dat er te weinig communicatie is. Ook daar is er nood aan personeel.

Ook daar gaat het over veiligheid. Er zijn geen doden gevallen, maar het kan niet zijn dat dergelijke omstandigheden niet worden gedetecteerd.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 11064 van mevrouw Slegers wordt uitgesteld. Vraag nr. 11158 van de heer Destrebecq wordt uitgesteld. Aangezien vraag nr. 10104 van mevrouw Galant al herhaaldelijk is uitgesteld, komt ze te vervallen.

*La question n° 10104 de Mme Jacqueline Galant au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le statut d'ancêtre" est supprimée.*

*Vraag nr. 10104 van mevrouw Jacqueline Galant aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het oldtimerstatuut" vervalt.*

**05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nood aan een beter en efficiënter incidentbeheer bij verkeersongevallen" (nr. 11266)**

**05 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la nécessité d'augmenter la qualité et l'efficacité de la gestion des incidents lors d'accidents de la circulation" (n° 11266)**

**05.01 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op de Brusselse buitenring stonden tijdens de ochtendspits van 24 april jongstleden ellenlange files, van Groenendaal-Hoeilaart tot in Jette, een afstand van een goede 30 kilometer, en dat wegens een ongeval rond 07 u 20 in de ochtend in Jette in de richting van Groot-Bijgaarden. Er waren vijf voertuigen bij betrokken, en de brandweer had enige tijd nodig om brokstukken en olie op te ruimen. Bij het ongeval viel een lichtgewonde. De voertuigen die bij het ongeval betrokken waren, moesten niet worden getakeld. Door het ongeval waren echter de linker- en de middenrijstrook versperd, en aangezien het plaatsvond op een kritisch punt, stonden er ook files op de A12 vanaf Londerzeel, en op de E19 vanaf Mechelen. Ook op de E40 vanaf Aalst was het aanschuiven. Dat zorgde voor een wachttijd op de Brusselse buitenring van meer dan twee uur.

De mobiliteitsorganisatie Touring pleitte na het "onbetekenende" ongeval nog eens voor een beter en efficiënter incidentbeheer. Ik citeer woordvoerder Danny Smagghe: "Vooral voor lichte ongevallen als dit moet er dringend een centrale meldkamer komen zodat alle hulpdiensten tegelijkertijd worden opgeroepen. Zo raken zij veel sneller op elkaar afgestemd. Nu zit iedereen op iedereen te wachten, met alle gevolgen van dien. De centrale meldkamer is meer dan zomaar een idee. Er bestaat al zo'n dienst in buurlanden als Nederland en Frankrijk. Het gaat om een federale dienst. Het probleem is hier dat de bevoegdheden te veel versnipperd zitten. Zo'n meldkamer kan bijvoorbeeld ook beslissen welk type interventiewagen er best ter plaatse wordt gestuurd".

Touring zat in het verleden al rond de tafel met de bevoegde ministers Hilde Crevits en toen nog Annemie

Turtelboom, over de trage incidentafhandeling, maar sindsdien hebben wij daarvan nog altijd niets gehoord. Volgens Touring kan een centrale meldkamer alleen al tot 40 % besparen op de 8 miljoen verliesuren die er nu zijn door incidenten. Touring schat de economische kost door die verliesuren op meer dan 30 miljoen euro.

Bent u voorstander van zo'n centrale meldkamer om tot een beter en efficiënter incidentbeheer te komen? Zo ja, welke maatregelen werden genomen en in welke planning is voorzien? Zo nee, waarom niet en van welke maatregelen bent u dan wel voorstander?

**05.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, het is duidelijk dat ik voorstander ben van een beter incidentmanagement op onze wegen, vooral op de autosnelwegen en de ringwegen.

In feite komt het erop neer dat men dankzij incidentmanagement zoveel mogelijk tijd wint tussen het tijdstip van het incident en de normalisatie van het verkeer. Het is duidelijk dat daarbij een aantal belangrijke randvoorwaarden moet worden vervuld, in de eerste plaats de zorg en het respect voor de slachtoffers. Zo kan ik zeker niet akkoord gaan met het voorstel dat Touring enkele maanden geleden formuleerde om de voertuigen met de dodelijke slachtoffers erin onmiddellijk weg te slepen, wat getuigt van een groot gebrek aan menselijk respect.

Een andere randvoorwaarde betreft het doen van de nodige vaststellingen door de politie en bij zware ongevallen door het parket en de gerechtsdeskundige.

U verwijst naar de Nederlandse situatie, waar een zogenaamde meldkamer bestaat voor ongevallen. In België hebben wij de 100-centrales die tot opdracht hebben de hulpverlening in functie van het soort ongeval op gang te brengen en te coördineren. Deze 100-centrales zullen ook de politie verwittigen. Wanneer een incident aan de politie wordt gemeld op het nummer 101, wordt ook de 100-centrale gewaarschuwd. Door de migratie naar de 112-centra wordt de behandeling van de oproepen naar de nummers 100, 101 en 112 in de nabije toekomst geïntegreerd. Doorschakeling tussen meldkamers in dezelfde provincie zal hierdoor niet langer nodig zijn.

Daarnaast kan de dringende medische hulpverlening worden verbeterd door een zo snel mogelijke oproep naar de alarmcentrale met melding van de exacte plaats van het ongeval. Daarom is op EU-niveau beslist tot de implementatie van een eCall, een in het voertuig ingebouwd toestel dat een automatische oproep naar de hulpdiensten realiseert via een oproepcentrale in geval van een crash. Indien het slachtoffer niet meer in staat is die oproep zelf uit te voeren, is hij toch verzekerd van medische bijstand binnen een zo snel mogelijke termijn.

In België wordt de voorbereiding momenteel uitgevoerd onder leiding van mijn collega van Binnenlandse Zaken, in samenwerking met mijn collega bevoegd voor Volksgezondheid. Voor de autosnelwegen en de ringwegen is de federale wegpolitie bevoegd, die daarvoor nauw samenwerkt met de Gewesten, die instaan voor de veiligheid en doorstroming van hun werk. Zij beschikken over verkeersinformatiecentra, zoals het Vlaams Verkeerscentrum in Vlaanderen en PEREX in Wallonië, waar de politie aanwezig is en die in verbinding staan met de openbare radio. Het zijn ook onze verkeerscentra die uitgerust zijn met televisieschermen met beelden van camera's die de toestand op het autosnelwegennet weergeven, zodat incidenten sneller kunnen worden gedetecteerd.

Inzake incidentmanagement op autosnelwegen en ringwegen werken de politie en de Gewesten nauw samen. In Vlaanderen bestaat het FAST-project — Files Aanpakken door Snelle Tussenkoms —, dat ervoor zorgt dat er tijdens de spitsuren onmiddellijk takelwagens beschikbaar zijn om de voertuigen op bevel van de politie weg te slepen.

Een andere innovatie betreft de snellere gerechtelijke vaststelling van het ongeval waarbij men gebruik kan maken van ter plaatse gemaakte camerabeelden om het ongeval te reconstrueren zodat de beschadigde voertuigen sneller kunnen worden weggesleept. Ook daar is men thans mee bezig.

Incidentmanagement vereist ook een goed verkeersmanagement waarbij door een aantal ITS-toepassingen de weggebruikers tijdig op de hoogte worden gebracht van een incident en alternatieve routes worden aangeboden. De Europese richtlijn creëert derhalve voor de ontplooiing van eCall ook het kader dat zal leiden tot een ruime beschikbaarheid van dergelijke apparatuur. Overigens kunnen andere ITS-toepassingen

er ook voor zorgen dat incidenten worden voorkomen door aanpassing van de snelheid, het respecteren van veiligheidsafstanden, rijstrookaanduidingen en dergelijke. In het kader van dit verkeersmanagement zijn het de Gewesten die samen met de politie vorm dienen te geven aan het incidentmanagement op hun wegen, in samenspraak met mijn collega van Binnenlandse Zaken voor de hulpverlening en met mij voor de verkeersregels.

**05.03 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

U verwijst onder meer naar de plannen omtrent de 112-centrales. Ik meen dat dit er in de toekomst deels voor kan zorgen dat er bij incidenten sneller en efficiënter zal kunnen worden opgetreden. Ik meen echter ook dat het huidige arsenaal aan maatregelen en afspraken onvoldoende is. Ik vrees dat u daar wat teveel vertrouwen in hebt. Ik verwijs naar het vrij banaal ongeval dat zich onlangs heeft voorgedaan.

Ik weet ook dat het voorstel om wagens weg te takelen met de slachtoffers nog aan boord, een brug te ver is. Geconfronteerd met een beperkt optreden, een zeer lange voorrijtijd en enorm grote gevolgen bij ongevallen kan ik echter deels begrijpen dat Touring zo'n voorstel doet, hoe inhumain het ook is. Het is enorm frustrerend dat men er blijkbaar niet in slaagt om sneller en efficiënter op te treden bij dergelijke ongevallen.

Ik dring erop aan dat men dit kort op de bal volgt en zeker het idee van een centrale meldkamer niet zou weggooien, desnoods in afwachting van betere systemen. U pleit onder meer voor een toestel in de wagen, maar een dergelijke operatie zou misschien pas binnen 15 jaar in voege kunnen gaan. Wij hebben al genoeg tijd verloren in files na een ongeval en ik dring er dus op aan dat er veel sneller en efficiënter wordt opgetreden.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

Aan de orde komen de samengevoegde vragen over het onderzoek naar de ramp in Buizingen (nrs. 11450, 11503, 11508, 11509 en 11526).

**05.04 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, ik zou willen vragen om consequent het Reglement toe te passen. De vragen moesten uiterlijk gisteren om 11 u 00 ingediend worden. Ik merk dat de vraag van heer Vandeput alsnog geagendeerd werd, hoewel ze te laat werd ingediend. Er werden die dag nog vragen te laat ingediend en die zijn niet geagendeerd. Ofwel past men het Reglement voor iedereen toe ofwel voor niemand.

In het verleden heeft men van mij reeds vragen afgewezen omdat ze tien minuten te laat waren ingediend. Ik zou er toch op willen aandringen dat u zich houdt aan het Reglement, zeker omdat de partij van de heer Vandeput reeds een vraag geagendeerd heeft staan, er is dus geen enkel probleem.

Het gaat over feiten die zaterdag in de krant stonden. Als men er niet in slaagt om op maandagochtend voor 11 u 00 een vraag in te dienen, dan moet men maar het Kamerreglement toepassen.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, uw vraag is eenvoudig en logisch. Met instemming van het kabinet kunnen er steeds vragen worden samengevoegd, mits het kabinet akkoord gaat en de vragen hetzelfde onderwerp betreffen. Dat is de gang van zaken.

**05.05 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, daar heb ik ook naar verwezen, er zijn nog twee andere vragen over hetzelfde onderwerp en die werden niet toegevoegd. Ik had dan graag gehoord waarom het kabinet vindt dat de vraag van de heer Vandeput wel mag toegevoegd worden en de vraag van de heer David Geerts niet weerhouden wordt.

De **voorzitter**: Toch wel, die vraag is wel toegevoegd.

**05.06 Tanguy Veys (VB):** Ze staat niet aan de agenda.

**05.07 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Ik heb een antwoord voor de heer Balcaen, die aanwezig is, voor de heer Weyts, die aanwezig is, voor de heer Veys, voor de heer Vandeput, die misschien iets moet



toevoegen aan hetgeen de heer Weyts vraagt, voor de heer Geerts en voor de heer Bastin. Ik heb zes antwoorden.

**05.08 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, ik baseer mij op de agenda. Ik kan mij alleen maar op het Reglement en de agenda baseren.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, als u mij had laten uitspreken dan zou ik u gezegd hebben dat er zes vraagstellers zijn op dit punt en dan had ik ze voor u opgesomd.

Ik herhaal de namen nog eens: de heer Balcaen, de heer Weyts, uzelf de heer Veys, de heer Vandeput – hij is niet aanwezig maar wel verwittigd, als hij nog binnenkomt, kan hij nog op de trein springen – de heer Bastin, die ook verwittigd is – misschien komt hij nog – en de heer Geerts, maar hij is ziek en zal zijn vraag dus niet stellen.

#### **06 Questions jointes de**

- M. Ronny Balcaen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'enquête relative à la catastrophe de Buizingen menée par l'organisme d'enquête pour les accidents et les incidents ferroviaires" (n° 11450)

- M. Ben Weyts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'enquête de sécurité sur la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 11503)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'organisme d'enquête relatif à la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 11508)

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'organisme d'enquête sur la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 11526)

- M. Christophe Bastin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la publication du rapport Buizingen" (n° 11565)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'organisme d'enquête relatif à la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 11534)

#### **06 Samengevoegde vragen van**

- de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het onderzoek naar de ramp in Buizingen door het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor" (nr. 11450)

- de heer Ben Weyts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verslag van het veiligheidsonderzoek van de treinramp in Buizingen" (nr. 11503)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rapport van het onderzoeksorgaan omtrent de treinramp in Buizingen" (nr. 11508)

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rapport van het onderzoeksorgaan over de treinramp in Buizingen" (nr. 11526)

- de heer Christophe Bastin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de publicatie van het Buizingenrapport" (nr. 11565)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan

**de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rapport van het onderzoeksorgaan aangaande de treinramp in Buizingen" (nr. 11534)**

**06.01 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, j'avais déposé une première question le 3 mai 2012, avant la publication du rapport. Je ne m'étendrai pas trop sur cette question car elle pourrait bien évidemment devenir sans objet. Lors de la présentation de votre note de politique générale, je vous avais interrogé sur la date de parution du rapport et j'avais également interpellé à plusieurs reprises votre prédécesseur, M. Schouppe. En janvier, vous m'avez dit que le rapport était prêt mais qu'il manquait la traduction.

Il n'est cependant pas tout à fait inutile de s'intéresser à ce délai de 26 mois qui a été nécessaire. Je le dis d'autant plus que, lorsque nous avons reçu le rapport du SPF Mobilité sur la crise canicule du 27 juin 2011 et que nous avons eu l'occasion d'en discuter voici quelques semaines, le SPF Mobilité avait attiré l'attention sur le fait qu'il manquait de personnel, notamment pour la traduction. Le rapport était d'ailleurs truffé de fautes.

Je voulais simplement attirer brièvement l'attention sur ce point et en venir au contenu du rapport et, plus particulièrement, à un point qui me semble important. Je suppose que nous aurons l'occasion de revenir très rapidement sur l'ensemble du rapport en commission Sécurité du rail. Je souligne que ce rapport n'est nullement là pour établir des responsabilités mais bien pour émettre des recommandations sur la sécurité du rail. Je précise également que l'organisme d'enquête n'a peut-être pas obtenu toutes les données auxquelles il souhaitait avoir accès, notamment à la suite de problèmes de coopération avec la Justice.

Il semble toutefois qu'il faille conclure du rapport que c'est un franchissement de signal qui est à l'origine de la catastrophe de Buizingen. Le rapport met en lumière, sur plusieurs pages, des éléments nouveaux qui nuancent ou renforcent selon le cas, ce qui a été dit dans le rapport de la commission spéciale. Le rapport met à nouveau en lumière la problématique des franchissements de signaux.

La commission spéciale sur la Sécurité du rail s'était longuement penchée sur la question et avait notamment formulé la recommandation 3.10 selon laquelle le SSICF doit entamer sans délai une analyse sur le dépassement des signaux et formuler des recommandations en la matière.

Ma question sera simple, monsieur le secrétaire d'État. Lorsque nous avons auditionné le SSICF sur son rapport 2010, il semble qu'il y avait des obstacles (mauvaise volonté, problèmes administratifs, ...) à la mise en œuvre de cet audit sur les dépassements de signaux. J'aurais voulu savoir où en est la mise en œuvre de cette recommandation.

**06.02 Ben Weyts** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, tot veler verbazing verscheen op de webstek van de FOD Mobiliteit de voorbije dagen plots het verslag van het veiligheidsonderzoek van de treinramp in Buizingen. U hebt in de pers aangekondigd dat u vandaag in de commissie op alle vragen zou antwoorden en dat u een open debat zou aangaan. Ik ga graag op dat aanbod in, met enkele vragen en enkele zeer interessante bijvragen.

Had u weet van de publicatie van dat rapport? Heeft men u daarover vooraf gecontacteerd? Het rapport wordt gepubliceerd ondanks een lopend gerechtelijk onderzoek. Gebeurde dat met medeweten of toestemming van de onderzoeksrechter? Wat is uw betrokkenheid daarin?

Heeft de FOD Mobiliteit de eigen juridische dienst geconsulteerd vooraleer over te gaan tot de publicatie van dat onderzoek, gelet op de mogelijke interferentie ten aanzien van het lopende onderzoek, maar ook ten aanzien van het nakende proces? Waarom heeft de FOD Mobiliteit voor de publieke vrijgave gekozen?

Werden de slachtoffers of de treinbestuurder of andere betrokkenen gewaarschuwd voor de publicatie of hebben ook zij weer alles via de pers moeten vernemen?

Ik schrik er een beetje van dat in het onderzoeksrapport met nogal grote stelligheid met de vinger wordt gewezen naar structurele manco's, de verantwoordelijkheid van de NMBS en de politieke verantwoordelijken van de regering, met betrekking tot de afwezigheid van fundamentele investeringen in de spoorveiligheid.

Daarnaast wordt ook zeer stellig met de vinger gewezen naar de bestuurder. Ik lees verder in het rapport

nochtans dat men de bestuurder zelf niet heeft kunnen interviewen of spreken, omdat er een lopend gerechtelijk onderzoek is. De raadsman van de bestuurder heeft het natuurlijk wijselijk geacht om enkel met de onderzoeksrechter te spreken. Dat is normaal.

Men beschikt niet over andere wezenlijke gegevens. Men zegt in het onderzoeksrapport ook met grote stelligheid dat het sein duidelijk zichtbaar was. Even verder zegt men echter dat men de lampen niet kon controleren, omdat die door het gerecht in beslag genomen zijn. Desalniettemin zegt men dat het zeer duidelijk is dat het sein heel goed zichtbaar was. Dat is een beetje vreemd.

Daarnaast is er ook nog de recentelijk losgebarsten discussie over het al dan niet verplicht aanwezig zijn van het Memor-systeem in alle treinstellen. De NMBS beweert nu dat het helemaal niet verplicht zou zijn. Na de treinbotsing in 1982 in Aalter heeft men nochtans besloten alle stellingen uit te rusten met het Memor-veiligheidssysteem. De reden daarvoor was eenvoudig: de kosten en de ingrepen waren minimaal. Men kon dat gemakkelijk installeren op een treinstel waar het systeem van de krokodillen al wordt gebruikt. Achttien jaar later is dat nog altijd niet gebeurd. In februari 2010 reden er nog 171 motortoestellen zonder Memor-systeem. Met een van die 171 treinstellen is het dodelijk ongeval in Buizingen gebeurd.

De NMBS-top, het politieke bestuur, de regering heeft 18 jaar lang haar plicht verzuimd om de nodige investeringen in veiligheid te doen. Nog krasser, tot 30 september 2011 reden er nog treinstellen rond zonder het Memor-systeem, niettegenstaande al in 1982 de belofte was gedaan dat alle treinstellen daarmee zouden moeten worden uitgerust.

Ik lees in het rapport zelf, de bevestiging op papier, dat toenmalig staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Schouppe, zeer duidelijk zegt dat het inderdaad zo is dat Infrabel en de NMBS alle treinstellen verplicht, zonder uitzondering, met het Memor-systeem moeten uitrusten.

Het is duidelijk dat er een algemene verplichting was. Ik ben stomverbaasd over het feit dat het nu pas bekend wordt dat de betreffende trein geen Memor-systeem had. Er is nooit met een woord over gerept.

Ook de onderzoekscommissie is daarvan niet op de hoogte gebracht. Men heeft daar over alle vormen van veiligheid gediscussieerd.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u duidelijk stellen dat de verplichting van het Memor-systeem gold? Zo ja, welke verpletterende verantwoordelijkheidsconclusies trekt u dan, zowel met betrekking tot het politieke niveau als met betrekking tot de leiding van de NMBS?

**06.03 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, ik heb ook een vraag aan de heer Magnette gericht, maar ik denk dat u mij het antwoord daarop ook kunt geven.

Mijnheer de staatssecretaris, toeval bestaat niet in de politiek, zeker niet als er geld en macht mee gemoeid is. Ik denk dat het verschijnen van het rapport van het onderzoeksorgaan over de treinramp in Buizingen geen toeval is. De treinramp deed zich voor in februari 2010. Pas na 2 jaar verschijnt ineens dit rapport op een blauwe maandag begin mei. Dat is geen toeval.

Waarom verschijnt dat nu? Niet zozeer omwille van de werkzaamheden van de bijzondere commissie Spoorveiligheid, want die zijn reeds maanden afgerond. In februari 2011 werd het rapport, de aanbevelingen en de conclusies gepubliceerd. Het valt op dat het onderzoeksorgaan informatie had die men pas in het rapport heeft willen bekendmaken. Men had al veel vroeger en sneller met dit rapport naar het Parlement kunnen komen.

Het valt trouwens op dat het onderzoeksorgaan zelfs niet de moeite heeft gedaan om de leden van de bijzondere commissie Spoorveiligheid op de hoogte te brengen. Wij moeten dat via de pers vernemen of zouden bijna dagelijks moeten surfen naar de webstek van het onderzoeksorgaan. Tot op heden is het Parlement nog steeds niet op de hoogte gebracht van het rapport en dat is een enorme minachting van het onderzoeksorgaan voor de werkzaamheden van de bijzondere commissie.

Tweede punt. Wanneer dit nu verschijnt, gebeurt dit toch wel een beetje op de kap van de 19 slachtoffers en de 150 gewonden en nabestaanden, en zelfs het personeel. Waarom verschijnt dit nu, collega's? Het rapport verschijnt omdat er volop discussie is over de herstructurering van de NMBS.

Wie dit rapport leest, weet dat twee entiteiten er bijzonder slecht uit komen: Infrabel en de NMBS. Eentje ontspringt de dans: de Holding. Wanneer wij de vooral via de pers gestuurde discussie over de herstructurering volgen, blijken zowel Infrabel als NMBS voorstander te zijn van een tweeledige structuur. De heer Haek kiest eieren voor zijn geld en kiest voor één centralistische structuur. Dit rapport bevestigt een beetje zijn stelling. Volgens het rapport lagen het gebrek aan communicatie en samenwerking mee aan de basis van die ramp. Wanneer dit nu verschijnt, gebeurt dat heel bewust om de besprekingen te beïnvloeden. Dat gebeurt dus op de kap van de slachtoffers, van het NMBS-personeel en ook van het Parlement, dat daarvoor een bijzondere commissie had opgericht.

Hoe komt dit, wie heeft dit nu bepaald, wie heeft daaraan mee geschreven? We zien de naam Carole Coune naar voor komen. Mevrouw Coune zit ondertussen in veiliger oorden. Zij heeft altijd haar NMBS-etiket behouden, maar is nu terug te vinden binnen de NMBS-Holding waar zij voor de heer Haek werkt. Daar is een soort van kleine rode republiek der kameraden ontstaan, waar men elkaars belangen probeert te verdedigen. Ondertussen heeft mevrouw Coune wel het nodige werk gedaan om dit rapport zo lang mogelijk uit te stellen en nu, op het juiste moment, te laten verschijnen. Het getuigt van bijzonder groot cynisme dat men nu dit rapport laat verschijnen.

In het rapport wordt duidelijk dat de bij het ongeval betrokken trein niet over het zogenaamde Memor-systeem, een eenvoudig en gemakkelijk te installeren systeem, beschikte. De dag van het ongeval wist men dat de bewuste trein niet over een Memor-systeem beschikte. Toch heeft men gewacht tot september 2010 om al die treinen van een dergelijk systeem te voorzien.

De **voorzitter**: ...

**06.04 Tanguy Veys (VB)**: Mevrouw, ik heb twee vragen ingediend!

De **voorzitter**: Eentje werd doorgestuurd aan minister Magnette.

**06.05 Tanguy Veys (VB)**: Men verandert constant de agenda tijdens de commissie.

De **voorzitter**: Toch niet. Komt u alstublieft tot uw vragen.

**06.06 Tanguy Veys (VB)**: Mijnheer de staatssecretaris, men wist de dag van het ongeval reeds dat er geen Memor-systeem aanwezig was.

Waarom werd zolang gewacht om dat mede te delen?

Ten tweede, mijnheer de staatssecretaris, beseffen zij dat zij de onderzoekscommissie waarvan vele leden hier aanwezig zijn, een blaam geven, door bedoelde informatie niet aan haar mee te geven? Het getuigt van een bijzonder grote minachting. Zij zetten de bijzondere commissie aldus voor schut.

Wie heeft beslist om de informatie niet aan de bijzondere commissie te geven? Wat was de motivatie voor de beslissing?

Ten derde, mijnheer de staatssecretaris, wie is verantwoordelijk voor het feit dat het onderzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer zolang heeft geduurd? Zal u zich ook ter zake wegsteken achter het excuus dat er nog steeds te weinig personeel is? Zelfs voor dit soort incidenten van een dergelijke omvang slagen de bevoegde personen er niet in om tijdig een dergelijk rapport naar buiten te brengen.

Ten vierde, heeft het laattijdig verschijnen van het rapport de verkeersveiligheid niet in het gedrang gebracht?

Op de dag van de ramp wist u immers al dat de bewuste trein zonder Memor-systeem reed. Niettemin hebt u toegestaan dat nog gedurende maanden meer dan honderd treinen zonder Memor-systeem rijden. Het Memor-systeem is nochtans niet de ETCS of de Rolls Royce van de veiligheidssystemen. Het zou ervoor hebben gezorgd dat de treinramp in Buizingen misschien niet zou hebben plaatsgevonden.

Ten vijfde, wie stond tijdens het onderzoek naar de oorzaken van het drama in Buizingen aan het hoofd van de FOD Mobiliteit en Vervoer? Was dat mevrouw Coune, die nochtans duidelijke banden met de NMBS had

en die de toenmalige voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer was? Zo ja, tot wanneer had zij de leiding van het onderzoek? Zij heeft haar functie uitgeoefend tot 31 juli 2011, zijnde een jaar en vijf maanden na de ramp in Buizingen. Was het onderzoek al beëindigd, toen zij van functie veranderde?

Ten zesde, is mevrouw Coune sinds eind 2011 werkzaam als adviseur van de CEO van de NMBS-Holding, de heer Haek? Zo ja, in welke functie is zij werkzaam? Heeft zij nog bindingen met de FOD Mobiliteit en Vervoer? Heeft zij meegewerkt aan het rapport in kwestie, dat pas in mei 2012 verscheen?

Ten zevende en ten voorlaatste, heeft het nu pas verschijnen van het rapport, waarvan mevrouw Coune op de hoogte was – mijnheer de staatssecretaris, in het omgekeerde geval zou zij haar job niet hebben gedaan –, iets te maken met de onenigheid tussen de CEO's over de herstructurering van de NMBS?

Ten slotte, mijnheer de staatssecretaris, wou men met het openbaar maken van het rapport het gevecht om de macht tussen de CEO's, dat aan de gang is, definitief in het voordeel van de visie van de heer Haek beslechten?

**06.07 Steven Vandeput (N-VA):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik kan mijn vraag kort houden. Zij loopt immers gelijk met de vragen die tot nu toe al zijn gesteld. Ik sluit mij dan ook bij de gestelde vragen aan.

Ik zou in mijn hoedanigheid destijds van behoorlijk actief lid van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid enkel nog willen benadrukken dat mijn fractie er altijd de nadruk op heeft gelegd dat wij in de bijzondere commissie klaarblijkelijk niet mochten uitzoeken bij wie de verantwoordelijkheid lag.

Wij hebben dat tot het laatste moment moeten vragen. Uiteindelijk is in het definitief verslag een heel wazige zin opgedoken volgens dewelke de hele wereld verantwoordelijk was voor het gebrek aan veiligheid op onze spoorwegen.

Als wij dit verslag vandaag lezen, zouden de verantwoordelijkheden nochtans duidelijk toe te kennen zijn. Er doet zich echter één probleem voor. De gegevens die toen beschikbaar waren, zijn hier voor de commissie nooit verteld. Vandaag komt ineens uit het niets dat rapport te voorschijn, liggen er keiharde conclusies voor en kunnen verantwoordelijkheden worden toegewezen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou graag van u willen vernemen waarom dat juist nu gebeurt? Dat lijkt mij de belangrijkste vraag. Vroeger hebben wij naar dat rapport gevraagd. Toen zei men dat men daarmee nog niet naar buiten kon komen omdat de resultaten van het lopend gerechtelijk onderzoek afgewacht moesten worden en omdat het gerechtelijk onderzoek niet doorkruist mocht worden.

Mijnheer de staatssecretaris, waarom verkregen wij dat rapport niet eerder? Waarom verschijnt het nu?

Ten tweede, wat vindt u zelf als staatssecretaris van de bevindingen van dat rapport? Specifiek, hoe evalueert u uw diensten, uw FOD, die met dat rapport naar buiten komen en het werk dat daarmee werd verricht?

De **voorzitter**: Vraag 11534 van de heer Geerts vervalt.

**06.08 Christophe Bastin (cdH):** Monsieur le secrétaire d'État, je serai bref puisque mes collègues ont déjà développé le sujet et qu'une multitude de questions a déjà été posée.

Le rapport a été rendu public et a déjà fait l'objet de plusieurs articles dans la presse. Ceux-ci soulignent notamment la responsabilité de la SNCB et d'Infrabel. Ils parlent aussi d'un certain automatisme dans le chef du conducteur pour le franchissement du feu rouge.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle sera la suite réservée à ce rapport?

**06.09 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Het onderzoeksorgaan is functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstanties, van elk orgaan voor spoorwegregulering of van elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht. Conform de artikelen 3 en 4 van het KB van 20 juni 2011, is het onderzoeksorgaan opgericht binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer en staat de

hoofdonderzoeker onder het rechtstreekse gezag van de minister of staatssecretaris van Mobiliteit en Vervoer, om zijn onafhankelijkheid te garanderen.

Ik kom als secretaris niet tussenbeide – en ik heb dat dus ook niet gedaan – bij de uitgevoerde analyse, bij de verslaggeving en ook niet bij de publicatie van het verslag.

Conform artikel 53 van de wet van 19 december 2006, is het onderzoek gevoerd op een wijze waarbij alle betrokken partijen werden gehoord. De advocaat van de bestuurder die het ongeval heeft overleefd, heeft hem geadviseerd een gesprek te weigeren. De resultaten van het onderzoek worden geanalyseerd, beoordeeld en samengevat in het onderzoekverslag. Conform artikel 52 van de wet wordt het onderzoek onafhankelijk van de gerechtelijke en opsporingsonderzoeken gevoerd.

Het onderzoekverslag is gebaseerd op het meest waarschijnlijke scenario en op basis van de beschikbare elementen. Dat werd ook zo vermeld in het verslag. Het onderzoekverslag werd zo didactisch mogelijk opgesteld om de lezer toe te laten de denkwijze en de gevolgde pistes te begrijpen. De gevolgde methodologie is in hoofdstuk twee beschreven zoals voorzien in IRA Guidance: Good reporting Practices.

Het verslag heeft in geen geval betrekking op het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid, maar beoogt met het oog op de veiligheid, lessen te trekken uit het ongeval. De aanbevelingen mogen in geen geval een vermoeden van fout of aansprakelijkheid behelzen. De aanbevelingen hebben tot doel het risico voor gelijkaardige ongevallen in de toekomst tot een minimum te beperken.

Het onderzoeksorgaan heeft mij geïnformeerd dat het onderzoekverslag en de inbegrepen veiligheidsaanbevelingen verstuurd zijn naar de directe betrokken partijen: DVIS, Infrabel, NMBS, de advocaat van de bestuurder en eveneens de juridische autoriteiten. Dat werd gedaan om hen toe te staan hun commentaren te geven op de inhoudelijke informatie die vermeld is in het voorlopig verslag. De ontvangen opmerkingen die niet in het verslag worden opgenomen, zijn in bijlage 7.15 toegevoegd. Dat werd ons vóór de publicatie van het onderzoekverslag gemeld.

Conform artikel 53 van de wet, werd het onderzoekverslag medegedeeld aan andere partijen en andere organen van de Europese Unie, via het IRA. Het verslag is publiek gemaakt op de website van FOD Mobiliteit en Vervoer, op vrijdag 4 mei 2012.

Het onderzoek is gebaseerd op het meest waarschijnlijke scenario en niet op zekerheid.

Wat betreft Memor, dat verscheidene keren werd vermeld door de commissieleden, is de positie van het onderzoeksorgaan de volgende.

Le 15 février, la collision entre les trains 3678 et 1707 n'aurait peut être pas eu lieu si le matériel roulant avait été équipé du système Memor. La lampe Memor aurait été allumée depuis le signal CD1. En visualisant le témoin allumé, le conducteur aurait peut être pu amorcer un freinage d'urgence plus rapidement.

Le ministre ou le secrétaire d'État à la Mobilité a pour mission de mettre en place une réglementation visant à promouvoir au maximum la sécurité ferroviaire. C'est ma tâche en ma qualité de secrétaire d'État à la Mobilité.

En ce qui concerne le matériel roulant, les exigences techniques figurent dans l'arrêté du 20 juin 2008 et dans celui du 30 juillet 2010. Les automotrices et les matériels de traction de la SNCB, d'Infrabel ou d'autres entreprises ferroviaires, devaient être équipés au plus tard pour le 30 septembre 2011 de Memor. Après vérification, c'est actuellement le cas.

À la demande du SSICF, Infrabel a établi un tableau clair de toutes les analyses effectuées des mesures proposées pour éviter le franchissement indu des signaux fermés. Le SSICF participe aux réunions de travail du *Safety Desk*, organisées par Infrabel. Le SSICF peut confirmer qu'Infrabel a déjà procédé à plusieurs adaptations de son infrastructure. Cela inclut notamment l'installation prioritaire de la TBL1+ aux points les plus critiques des grandes lignes, et la recherche permanente d'une amélioration de la visibilité des signaux. Améliorer la visibilité des signaux implique notamment de maintenir des accotements, de placer des dispositifs de répétition des signaux aux endroits où une courbe de la voie ou un pilier de pont limite la visibilité.

Pour ce qui est de la suite du rapport de l'organisme d'enquête, l'autorité de sécurité est chargée de m'informer dans les trois mois de l'état d'avancement de la mise en place de ces recommandations. L'organisme d'enquête sera auditionné par la commission Buizingen, dans le courant de la semaine prochaine. Comme je m'y étais engagé dans le cadre de ma note de politique générale, je suis disponible pour le Parlement, à sa meilleure convenance, pour venir faire l'état des lieux - dans mes compétences -, du tableau de bord lié aux recommandations de la commission Buizingen, pour faire la totale transparence sur le suivi de ces recommandations.

Ma réponse démontre à quel point nous avons respecté scrupuleusement l'indépendance et l'autonomie de l'organe d'enquête. L'ensemble des dispositions légales a été scrupuleusement respecté.

Je pense que le travail en totale transparence et en total respect de l'autonomie et des fonctions de chacun est la garantie d'un travail bien fait dans ces matières que l'on sait très sensibles mais indispensables.

De **voorzitter**: Ik verneem dat de commissie-Buizingen maandag 14 mei 2012 om 14 u 15 vergadert over dit thema.

**06.10 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je tiens à remercier M. le secrétaire d'État pour sa réponse.

Monsieur le secrétaire d'État, je suis en phase avec une bonne partie des éléments que vous avez évoqués, notamment quant à la nécessité pour l'organisme d'enquête de pouvoir agir en toute indépendance. Il s'agit entre autres pour lui de pouvoir mener sa propre enquête administrative afin, comme je l'ai dit dans ma question, non pas d'établir des responsabilités, mais d'élaborer des recommandations. Je m'étonne donc quelque peu que certains puissent s'étonner de la parution de ce rapport.

Pour ma part, je m'étonne que 26 mois aient été nécessaires, même si je reconnais, malgré certaines limites, la qualité du rapport qui vient d'être diffusé.

Si l'on souhaite avoir une politique de sécurité ferroviaire au top dans ce pays, il faut accepter que des organismes indépendants puissent travailler à côté de la justice. Il n'en reste pas moins que le rapport évoque des problèmes de coopération avec les autorités judiciaires. À ce niveau, un travail doit être fait. Cet aspect a d'ailleurs fait l'objet d'une recommandation de la commission spéciale.

Je ne m'étendrai pas aujourd'hui sur Memor. En effet, un flou pèse quant à la manière dont l'arrêté du 20 juin 2008 a été interprété au niveau de son champ de compétences. Mais je crois que nous aurons l'occasion de revenir sur cette question lundi.

En revanche, monsieur le secrétaire d'État, il ressort de votre réponse qu'il n'y a pas aujourd'hui d'analyse claire du SSICF sur la question des dépassements. Cette analyse est laissée à Infrabel.

**06.11 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: (...)

**06.12 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Je dis qu'à entendre votre réponse, il n'y a pas, aujourd'hui, d'audit ou d'analyse structurée menée par le SSICF sur la question des dépassements de signaux et que cette tâche est laissée à Infrabel. L'esprit de la recommandation voulait que ce soit le SSICF qui mène, notamment suite à des demandes de l'ERA, des audits sur ces questions.

En la matière, il me semble que subsiste un manque. Tout comme moi, je pense que l'ensemble des membres de la commission attend l'exécution de cette recommandation. En effet, même s'il reste prudent, le rapport montre que cette problématique des dépassements reste importante.

Permettez-moi, madame la présidente, de reprendre quelques lignes dudit rapport: "Quelles sont les véritables marges de progrès résiduels en matière de fiabilité du respect du signal fermé?"

De quelles références comparatives dispose-t-on avec des pays similaires?

L'augmentation tendancielle constatée du nombre de signaux franchis fermés correspond-elle à une dégradation de cette fiabilité – à quoi alors l'attribuer –, à une stabilité, voire à une amélioration de cette

fiabiliteit, cachée par une augmentation du nombre de signaux rencontrés fermés?

Il ne semble pas que le système ferroviaire belge, à travers ses systèmes de gestion de la sécurité, ait été en mesure de se poser clairement ces questions et de leur apporter des réponses."

C'était bien l'esprit du rapport et des recommandations de la commission que de vouloir des réponses claires quant aux raisons pour lesquelles nous sommes un des pays où le taux de franchissement de signaux est le plus haut. Même s'il faut reconnaître que ce taux reste infime par rapport à l'ensemble des signaux fermés rencontrés par an par les conducteurs, cela reste une inquiétude. Aujourd'hui, nous n'y avons toujours pas répondu.

Il faut y répondre: que ce soit TBL1+ ou ETCS, ces systèmes ne couvriront jamais cent pour-cent du risque de franchissement d'un signal fermé.

**06.13 Ben Weyts (N-VA):** Mijnheer de staatssecretaris, het verbaast mij een beetje dat u zich aanvankelijk tracht te verstoppen door te zeggen dat het een onafhankelijk orgaan is waar u geen invloed op hebt, hoewel het onder uw bevoegdheid valt. Het rapport wordt wel gepubliceerd op de website van de FOD Mobiliteit maar verder hebt u er niets mee te maken.

Er blijven dus vragen over.

U zegt dat het niet de bedoeling is schulddigen aan te wijzen. In het rapport is het evenwel klaar en duidelijk dat er effectief schulddigen en oorzaken worden aangeduid, met zeer grote stelligheid. Dat kunt u toch niet ontkennen? In dat opzicht blijven wij met een vraag zitten. Het sein in Buizingen was nog nooit overschreden, tenzij dan bij de ramp in Buizingen. Na de ramp werd het sein opnieuw vrijgegeven en onmiddellijk daarna was er weer een overschrijding van het sein. Men heeft er terug aan gewerkt en het sein werd weer vrijgegeven. Opnieuw was er een seinoverschrijding. U weet toch dat dit vragen oproept over de stelling dat het enkel aan die bestuurder zou liggen. Men zegt dat men de bestuurder niet heeft kunnen interviewen maar dat het wel aan hem lag. Het sein was duidelijk zichtbaar. De lampen zijn in beslag genomen in het raam van het gerechtelijk onderzoek maar toch was het sein duidelijk zichtbaar. Er blijven dus zeer grote vragen bestaan, niettegenstaande de stellige conclusies.

Er was nog een belangrijke conclusie met betrekking tot het Memor-systeem. Men zegt dat, als de trein met het Memor-systeem was uitgerust geweest, er geen 18 doden te betreuren zouden zijn. U zegt nu dat het toch niet heel duidelijk was of alle treinstellen wel verplicht dienden te worden uitgerust met het Memor-systeem. Wel, daar kan geen enkele onduidelijkheid over bestaan. Staatssecretaris Schouppe heeft het zeer duidelijk bevestigd. Die brief staat ook in het rapport. Hij zegt: "Om alle dubbelzinnigheid uit de weg te ruimen bevestig ik dat het Memor-systeem inderdaad verplicht is". Verder zegt hij: "Volgens de overgangsbepaling die u vermeldt in uw brief mag rollend materieel dat niet is uitgerust met het Memor-systeem niet langer rijden op de conventionele lijnen, in ieder geval sinds het van kracht worden van het besluit van 20 juni 2008". Hij zegt dus zonder omwegen dat zeker sedert 20 juni 2008 alle treinstellen verplicht uitgerust dienden te zijn met het Memor-systeem.

Had men gewoon de regelgeving nageleefd, hadden de politieke verantwoordelijken en de verantwoordelijken voor het spoor hun eigen regelgeving nageleefd, dan waren er geen achttien doden te betreuren. Dat roept immense vragen op over de verpletterende verantwoordelijkheid van het spoor en van de politieke leiding. Dat op zich lijken mij genoeg feiten voor een bijkomend onderzoek op korte termijn.

**06.14 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, u maakt zich er nogal gemakkelijk vanaf door te zeggen dat u de onafhankelijkheid van het onderzoeksorgaan wenst te respecteren. U wenst niet tussenbeide te komen. Ik heb daarstraks nog het plan van de structuur van de FOD Mobiliteit getoond. Het onderzoeksorgaan ressorteert onder uw bevoegdheid. Dat u niet tussenbeide komt bij het onderzoek, bij de analyses en de conclusies zelf, is te begrijpen uit respect voor de onafhankelijkheid. Eens die kaap gerond is, moet u wel uw verantwoordelijkheid opnemen. Als men niet over voldoende personeel beschikt of als men dit onderzoek al dan niet om strategisch-politieke redenen laat aanslepen en wacht op een geschikt moment om daarmee naar buiten te komen dan moet u wel optreden. Dan mag u niet als een Pontius Pilatus uw handen in onschuld wassen. Dan speelt u het spel mee op de kap van de 19 slachtoffers, de 150 gewonden en het personeel. Aan de basis van de publicatie ligt de discussie over de herstructurering.



U zegt dat het onderzoek niet als doel had om schuld toe te wijzen of iemand aansprakelijk te stellen. Als men de reacties in de pers en bij de NMBS zelf bekijkt dan voelt men direct aan waar de schuldigen zitten. Niet voor niets reageert de NMBS, en ik citeer: "Alle NMBS-treinen rijden en reden conform de veiligheidswetgeving." Dat is het ultieme argument. Na de treinramp in Aalter in 1982 met vijf doden had men gezegd op alle treinen Memor te installeren. Nu zegt de NMBS dat ze met alles in orde was, alsof het Parlement een wet had moeten stemmen om de NMBS te verplichten Memor te installeren. Zover gaat men. Wij mogen er toch van uitgaan dat NMBS al het mogelijke doet en deed om de veiligheid te garanderen? Men wist in 1982 al dat de veiligheidssystemen ontoereikend waren. Na de treinramp van februari 2010 in Buizingen hebben bijna 200 treinen maandenlang zonder Memor gereden.

Ook toen men op 10 februari al wist dat er geen Memor-systeem was, heeft men nog maandenlang dergelijke treinen laten rondrijden. Het was de verantwoordelijkheid van uw voorganger en de uwe als staatssecretaris van Mobiliteit om die treinen van het spoor te halen.

Dat is niet gebeurd en dat is schandalig. Dat is de conclusie die ik aan dit rapport verbind. Dat is een enorm zware verantwoordelijkheid, zowel in hoofde van de NMBS als van uw voorgangers en uzelf.

U zegt dat u de onafhankelijkheid van een onderzoek respecteert. U moet ook hier uw verantwoordelijkheid opnemen. U antwoordt zelfs niet met betrekking tot de timing waarop dit nu verschijnt of over de rol van mevrouw Coune.

Er wordt hier blijkbaar enkel klare wijn geschonken. U zegt dat alles in orde is en dat u het volste vertrouwen hebt in het onderzoek. Ik heb daarover heel grote twijfels.

Ik dring er daarom op aan dat u wel maatregelen neemt met betrekking tot de wijze van werken van uw eigen onderzoeksorgaan. Het is duidelijk dat hier andere motieven aan de basis liggen dan wat u hier komt te vertellen.

Ik vind dat u zich hier wat te gemakkelijk vanaf probeert te maken, net zoals een aantal verantwoordelijken binnen de NMBS-Groep.

**06.15 Christophe Bastin** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

Je souligne un point très positif, c'est le fait que cet organe d'enquête ait pu travailler en toute transparence mais surtout en totale indépendance.

Je tiens aussi à vous remercier pour votre disponibilité à l'égard de la commission Suivi de la sécurité du rail. Le rôle prioritaire de cette commission est justement de suivre le fameux tableau de bord. Je vous remercie encore d'être à la disposition de la commission pour venir exposer l'état des lieux actualisé de ce tableau de bord dans les prochaines semaines.

**06.16 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, je voudrais ajouter deux éléments en réponse aux questions de M. Balcaen.

C'est effectivement Infrabel qui a la charge, chaque semaine, de faire un rapport au conseil d'administration sur tous les dépassements de signaux. C'est fait de manière systématique.

Par ailleurs, le SSICF a maintenant mis sur pied un cahier des charges pour mener un audit sur les dépassements de signaux en ayant une vision sur l'étranger. Je pense qu'il est important qu'Infrabel continue à le faire mais il faut aussi que le SSICF mène cet audit. L'analyse des deux éléments nous permettra d'avoir la vision la plus juste possible.

Ik ben ook een beetje verrast door de vragen van de heren Weyts en Veys over de onafhankelijkheid van de onderzoeksorganen. Had men dan gewild dat regeringsleden invloed hadden op de onderzoeksorganen? Zeker niet, volgens mij.

Ik ben tevreden te kunnen zeggen dat zij op een totaal onafhankelijke manier hebben gewerkt en in volle transparantie. Ik meen dat dit voor een grotere meerwaarde zorgt in dit dossier dan wel voor problemen. Deze onderzoeksorganen in volle transparantie en op een totaal onafhankelijke manier laten werken, zal ik zeker nooit veranderen. Dat is ook de reden waarom ze onder mijn verantwoordelijkheid staan en waarom

het op de website van de FOD Mobiliteit werd gepubliceerd. Dit laatste is evenwel niet belangrijk. Wat wel belangrijk is, is dat zij in volle transparantie en op een totaal onafhankelijke manier hebben gewerkt.

Zij zijn nu klaar met hun werkzaamheden. Wij moeten absoluut niet wachten op het einde van de juridische procedure. Zij hebben hun job gedaan. Zij hebben bovendien vermeld op welke basis zij hun job hebben gedaan. Er zijn verschillende voorwaardelijke conclusies omdat zij deze hebben getrokken op basis van de elementen die voor hen ter beschikking waren. U weet op welke basis zij hun job hebben gedaan. Zij hebben dit op een volledig transparantie manier gezegd. Wanneer zij met duidelijke antwoorden komen aanzetten over alle mogelijke informatie die voor ons beschikbaar moet zijn om tot de best mogelijke reglementering te komen, hebben zij louter hun job gedaan. Zij hebben dit trouwens goed gedaan. Het onderzoeksorgaan heeft dan ook goed gewerkt. Dit moest ook in volle transparantie en op een totaal onafhankelijke manier gebeuren. Het was ook van belang om dit nu af te handelen, zelfs al is er nog een onderzoek lopende. Dit wil ook zeggen dat zij hun job hebben gedaan op basis van de informatie waarover zij konden beschikken. In hun rapport staat dan ook te lezen dat zij zich hebben gebaseerd op het meest waarschijnlijke scenario en overeenkomstig de beschikbare elementen. Zij schrijven in volle transparantie wat dit betekent.

Wat is nu mijn politieke verantwoordelijkheid? Ik moet de aanbevelingen van de bijzondere commissie gebruiken om te komen tot de best mogelijke reglementering in het raam van mijn bevoegdheid.

Dat is ook wat ik heb gezegd op basis van dit rapport en op basis van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen. Ik ben bereid om samen met die commissie een stand van zaken op te maken en te kijken wat op basis van de aanbevelingen al is gebeurd en wat nog moet gebeuren, binnen welke termijn en volgens welke planning. Dat is mijn politiek engagement. Dat staat in mijn beleidsnota en dat is ook wat ik wil doen. Ik denk dat het nu het juiste moment is om een stand van zaken op te maken, in volle transparantie, voor de commissie-Buizingen.

De **voorzitter**: Dat is op maandagnamiddag.

**06.17 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Si je reprends la parole, madame la présidente, ce n'est pas par principe, mais parce qu'un élément neuf a été apporté par M. le secrétaire d'État dans sa réponse.

Un cahier des charges est donc en cours de rédaction - ou prêt -, afin de mener un audit sur cette question. Il s'agit d'un élément important, bien que, désolé de le dire, celui-ci arrive tardivement. Vous avez précisé votre responsabilité. La nôtre sera de veiller à ce que cet audit soit mené le plus rapidement possible et qu'il apporte enfin des réponses précises à partir desquelles nous pourrions mener une politique adéquate en la matière.

**06.18 Ben Weyts** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het spreekt voor zich dat de onafhankelijkheid de inhoud van dat rapport betreft, maar de beslissing tot de publicatie ervan is toch ook mede uw verantwoordelijkheid.

Waarom mocht de commissie-Buizingen zich niet buigen over de oorzaak van de ramp in Buizingen zelf? Omdat er een gerechtelijk onderzoek lopende was en omdat er een proces nakend was.

**06.19 Staatssecretaris Melchior Wathelet**: Mijnheer Weyts, had ik moeten wachten?

**06.20 Ben Weyts** (N-VA): Waarom mocht de commissie-Buizingen zich niet buigen over de ramp zelf? En nu komt er een rapport.

Wat hadden de onderzoekers wel moeten doen? Zij hadden onmiddellijk melding moeten maken van het feit dat er geen Memor was op die trein en dat er ondertussen nog treinen rondreden zonder Memor-veiligheidssysteem. Dat hadden zij onmiddellijk moeten doen. Dat was en is nog altijd hun verpletterende verantwoordelijkheid. Het recht op veiligheid gaat voor op het onderzoek. Dat hadden zij moeten doen, niet meer en niet minder.

**06.21 Staatssecretaris Melchior Wathelet**: Had ik moeten wachten of niet?

**06.22 Ben Weyts** (N-VA): U had moeten wachten met de publicatie van dat rapport, gelet op de

interferentie met het lopend gerechtelijk onderzoek.

**06.23 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, zelfs na uw tweede repliek waarin u als ultiem argument zegt dat het onderzoeksorgaan in volle transparantie heeft gewerkt, kunt u als staatssecretaris blijkbaar niet verantwoorden waarom het onderzoeksorgaan er zolang over heeft gedaan om met dat rapport naar buiten te komen. U weet het niet of u wilt het niet aan deze commissie meedelen.

Ik verwacht niet van u dat u zou tussenbeide komen in de wijze waarop het onderzoek werd gevoerd, maar wel dat u een strikt tijds kader zou afspreken, dat u duidelijk zicht zou hebben op het verloop van de werkzaamheden, zonder u met de inhoud te bemoeien.

Waarom heeft het zolang geduurd? Waarom wordt het nu pas gepubliceerd? Ik had niet van u verwacht dat u zou zeggen dat u het moest tegenhouden. Ik begrijp dat u de onafhankelijkheid respecteert.

Ik heb het rapport-Buizingen bij. Daarin staat dat, omdat de commissie niet over de bevoegdheden van een onderzoeksrechter beschikte, zij de mogelijkheid niet had om de oorzaak van het ongeval in Buizingen te onderzoeken.

Het Parlement zelf maakt al de restrictie dat het enkel aan het gerecht is om met de oorzaken van dat ongeval naar buiten te komen. Blijkbaar heeft het onderzoeksorgaan dat gedaan, terwijl het gerecht zelf nog niet met die conclusies naar buiten is gekomen. Ook hier faalt u in uw rol als staatssecretaris. U moet toezien op de werking van uw eigen structuren.

De **voorzitter**: Heel kort nog, mijnheer de staatssecretaris.

**06.24 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Vijf minuten voor Buizingen is niet te veel.

Il faut bien différencier deux choses. Je sais qu'il y a une instruction; celle-ci délimitera qui est juridiquement responsable. Toutefois, parce qu'il y a une instruction en cours, se priver d'un rapport d'une autorité administrative indépendante qui doit nous aider à avoir des réglementations plus efficaces pour assurer la sécurité du transport ferroviaire serait irresponsable! Tout ce qui pourra être fait pour améliorer la sécurité ferroviaire en totale transparence doit pouvoir être fait.

Monsieur Weyts, l'objectif de l'organe d'enquête n'est pas de dire qui est responsable. Car si tel était le cas, pourquoi y aurait-il une instruction? Qu'on arrête l'instruction dans ce cas! Un organe d'enquête ne peut jamais dire qui est civilement responsable, qui peut gérer les questions des intérêts des civils, qui peut sanctionner! Le rôle de l'organe d'enquête est de faire la transparence sur ce qui s'est passé et de nous donner les recommandations pour prendre les bonnes mesures pour assurer la sécurité ferroviaire. Une fois le rapport achevé, il était de ma responsabilité, même si vous pensez autrement, de le publier le plus vite possible – c'est ce qui a été fait – pour faire la transparence totale et pour prendre les mesures les plus rapides possibles afin d'assurer la sécurité ferroviaire. C'est là ma responsabilité politique, quelles que soient les conséquences judiciaires ou juridiques! Tout ce qu'on peut faire pour améliorer le fonctionnement de l'organe d'enquête, du SSICF, de la sécurité de notre rail, doit être fait tout de suite!

**06.25 Ben Weyts (N-VA):** (...)

De **voorzitter**: Mijnheer Weyts, men vraagt het woord in de commissie. Men neemt het niet zomaar.

**06.26 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, u spreek uzelf constant tegen. U zegt het rapport nodig te hebben om het beleid bij te sturen en de juiste maatregelen te nemen.

Dan vraag ik mij af wat wij met de bijzondere commissie Spoorveiligheid hebben gedaan? Alles wat wij nu in de analyse van het onderzoeksorgaan lezen, daarvoor hadden wij dit niet nodig.

Tal van aanbevelingen en conclusies stonden reeds in het onderzoeksrapport. Misschien niet zozeer wat er aan de basis van de treinramp in Buizingen lag: het feit dat er geen Memor-systeem was, het feit dat de lampen voldoende sterk moeten schijnen, daarvoor hadden wij dat rapport niet nodig.

Blijkbaar moet ik, samen met u, vaststellen dat pas na dit rapport wordt gezegd dat alle treinen met Memor

moesten zijn uitgerust. U had dat veel vroeger moeten doen. Er was geen enkele noodzaak om dit rapport nu op een dergelijke wijze te publiceren.

**06.27 Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Je voudrais préciser une chose à mes collègues, surtout à ceux qui ont été membres de la commission spéciale Sécurité du rail. Il existe une directive européenne, transcrite dans notre droit, qui dit comment se déroulent les enquêtes dans le domaine ferroviaire. On y dit notamment que, idéalement, l'organisme doit remettre ses conclusions et ses recommandations dans l'année suivant l'accident. On est déjà bien au-delà! Il y est également prévu que ce rapport doit être largement publié dès qu'il est terminé. Alors allez revoir les textes de référence, s'il vous plaît!

**06.28 Ben Weyts** (N-VA): Er is bij herhaling gezegd dat na de ramp en na het afsluiten van de commissie-Buizingen alle nodige maatregelen genomen waren om de veiligheid te garanderen. Nu beweert u plots iets anders. Nu zegt u dat u dit rapport nodig had om de nodige maatregelen te treffen met het oog op de veiligheid. Dat is nogal tegenstrijdig. Zelfs indien het waar is, dan nog heeft u de publicatie daarvan niet nodig. U kunt altijd beleidsmaatregelen nemen op basis van de eenvoudige lectuur zonder vrijgave.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de alcoholtesters" (nr. 11515)**

**07 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les éthylomètres" (n° 11515)**

**07.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, Frankrijk, het buurland dat ondertussen een nieuwe president heeft, heeft een ministerieel arrest uitgevaardigd dat iedere bestuurder verplicht om twee alcoholtesters in zijn bezit te hebben als hij zich op de Franse wegen bevindt. Het soort tester doet er eigenlijk niet toe. De Fransen eisen wel dat de tester gecertificeerd is of geleverd is door een erkende fabrikant zodat de betrouwbaarheid gegarandeerd is. Terwijl de politie tussen 1 juli en 1 november enkel zal controleren en waarschuwen, worden er vanaf 1 november boetes uitgedeeld aan wie niet kan bewijzen dat hij twee erkende alcoholtesters bij zich heeft. De maatregel zou van toepassing zijn op iedere bestuurder, dus ook de Belgische toerist of vrachtwagenchauffeur.

Uw administratie heeft hierover al overleg gehad met Frankrijk. Dat is gebleken uit de antwoorden die u collega's hebt gegeven tijdens een vorige commissievergadering. Een aantal zaken dient echter nog uitgeklaard te worden. Op de website van onze lokale politie lezen we in verband met een gelijkaardige verplichting, namelijk het dragen van een fluovestje bij autopech, dat men volgens de Europese wetgeving als Belg niet verplicht kan worden om in het buitenland reflecterende fluovestjes bij te hebben of te dragen. Ik geloof dat het daarbij over Spanje ging. Die verplichting maakt geen deel uit van het verkeersreglement of is geen algemene Europese maatregel, luidt de argumentatie. Het gevolg is dat enkel de onderdanen van het land dat de verplichting invoerde, aan de regel moeten voldoen.

Die redenering zou naar ons aanvoelen kunnen worden doorgetrokken naar de verplichting van een alcoholtester in de auto. Dat kan een opening bieden om te ontsnappen aan de absurde maatregel van de alcoholtesters. Het gebruik van die testers zal immers geen enkele bijdrage leveren aan de strijd tegen alcohol achter het stuur. Een alcoholtester in de wagen is verplicht, maar tegelijkertijd wordt het gebruik ervan eigenlijk ontmoedigd, aangezien men steeds een ongebruikte moet hebben. Als men er dan al een gebruikt, moet men eigenlijk een nieuwe gaan kopen. Het lijkt ons veeleer een pestmaatregel te zijn, die dus hopelijk niet hoeft te gelden voor Belgen die door Frankrijk reizen.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is uw mening over de maatregel? Naar mijn bescheiden mening biedt die geen enkele meerwaarde voor de verkeersveiligheid.

Ten tweede, is de verplichting die Frankrijk heeft ingevoerd om twee alcoholtesters in het voertuig ter beschikking te hebben, ook geldig voor buitenlandse bestuurders? Is de redenering die de lokale politie hanteert met betrekking tot het dragen van fluovestjes in het buitenland, met andere woorden ook hierop van toepassing?

Ten derde, indien de verplichting niet geldt voor Belgische bestuurders, op welke wettelijke basis baseert men zich dan? Wat kan een Belg doen als verweer wanneer een overijverige Franse politieagent hem toch zou willen beboeten?

Indien de wetgeving wel van toepassing is op doorreizende chauffeurs, worden er in België dan gecertificeerde alcoholtesters verkocht? Hoeveel erkende bedrijven bieden in België dergelijke alcoholtesters aan? Hoe betrouwbaar zijn de testers?

Hoe hoog is de boete die men in Frankrijk riskeert?

Plant u een informatiecampaagne over bijvoorbeeld welke testers wel en welke niet zijn toegelaten, waar men terecht kan en zo verder? Zult u bij uw Franse collega's aandringen op een aangepast vervolgingsbeleid voor buitenlandse bestuurders met betrekking tot de maatregel?

**07.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Van den Bergh, ik ben enigszins benieuwd naar het effect van de maatregel, die ik op het eerste gezicht niet afschiet, maar die anderzijds ook geen mirakeloplossing zal bieden. Het kan chauffeurs erbij doen stilstaan dat rijden onder invloed van alcohol niet door de beugel kan.

De regel is ook van toepassing op buitenlanders. Belgen die in Frankrijk rijden zullen dus alcoholtesters in hun voertuig moeten hebben vanaf 1 juli 2012 om zichzelf desgewenst te kunnen testen of zij de in Frankrijk toegelaten alcoholconcentratie niet hebben overschreden. Het gaat meer bepaald om 0,5 gram per liter, behalve voor beroepschauffeurs waarvoor 0,2 gram per liter zal worden gehanteerd.

De lijst van goedgekeurde toestellen is te raadplegen op de website van het Franse nationale laboratorium van metrologie en proeven. De lijst zal binnenkort op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer worden geplaatst. De twee chemische toestellen worden nu reeds te koop aangeboden door Auto5. Het BIVV is aan het evalueren of het het toestel ook te koop zal aanbieden.

De gehomologeerde toestellen moeten voldoen aan de "normes françaises d'éthylotests", die worden uitgewerkt door LNE en die de betrouwbaarheid en conformiteit van het product moeten garanderen. Het niet bij zich hebben van de testers is strafbaar vanaf 1 november 2012 met een geldboete van 11 euro. Tussen 1 juli en 1 november 2012 geldt dus een overgangsperiode waarin de politie enkel een waarschuwing, maar geen sanctie zal geven indien men geen alcoholtester bij zich heeft.

Wat een eventuele informatiecampaagne betreft, is er overleg gepland met het BIVV. Gezien de kleine geldboete en het feit dat er in een overgangsperiode is voorzien met de nodige sensibilisatie, zie ik geen behoefte aan een aangepast vervolgingsbeleid voor buitenlandse bestuurders.

**07.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoorden.

Naar mijn mening is het echt een pestmaatregel. Men moet die testers in de auto hebben, maar van zodra men ze gebruikt – en dat lijkt mij toch de bedoeling te zijn –, wordt de chauffeur verplicht er een nieuwe te kopen. Ik zie de meerwaarde voor de verkeersveiligheid niet in. Men valt hiermee veel bestuurders lastig. U zegt dat u benieuwd bent naar de effecten, maar ik geloof er in elk geval niet in. Ik vind het een belasting voor de vele toeristen en zelfs een belemmering voor het vrije verkeer van personen, al is dat laatste misschien ook weer wat kort door de bocht.

We zullen zien.

*Het incident is gesloten.*  
*L'incident est clos.*

**08** **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de visie van de Raad van State op de invoering van een gemeentelijk quadverbod en het gebruik van Q-Tec quads" (nr. 11521)**

**08** **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,**

**adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la vision du Conseil d'État sur l'introduction d'une interdiction communale appliquée aux quads et l'utilisation des quads Q-Tec" (n° 11521)**

**08.01 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit cijfers blijken er in België ongeveer 25 000 quads te zijn. Een aanzienlijk deel van de quads wordt ook door landbouwers en overheidsdiensten gebruikt.

Die voertuigen veroorzaken meestal geen overlast, maar voor de tegenstanders van de quads zijn deze gemaakt voor de openbare weg en zorgen ze voor lawaaihinder.

Er dient echter een onderscheid tussen off-roadquads en Q-Tec quads te worden gemaakt. Laatstgenoemde quads zijn namelijk uitsluitend voor het wegverkeer bedoeld. Behalve het feit dat de Q-Tec quad ook vier wielen heeft, bestaat er geen enkele gelijkenis met de zogenaamde off-roadquad. Het zouden voornamelijk de off-roadquads zijn die volgens sommigen voor overlast zorgen.

Bij een eventueel quadverbod worden alle quadgebruikers gevisieerd, ook zij die geen overlast veroorzaken en geen asociaal gedrag vertonen of die een quad om utilitaire redenen gebruiken. Uiteindelijk wordt een volledige categorie gebruikers gestraft voor het onaangepaste gedrag van een kleine groep overlastveroorzakers.

Mijnheer de staatssecretaris, het stadsbestuur van Antwerpen voerde in juni 2009 een quadverbod in, dat in de politiecodex werd ingeschreven. De Raad van State vernietigde echter in een arrest van 9 februari 2012 om de hiernavolgende redenen het bewuste artikel uit de Antwerpse politiecodex.

Ten eerste, het quadverbod beoogt de regeling van een permanente of periodieke verkeersstoestand. Daartoe is de stad Antwerpen niet bevoegd, ook niet indien de stad bedoelde maatregel als een maatregel tegen overlast vermomt. Ten tweede, de stad Antwerpen bewijst niet dat het gebruik van quads in de bebouwde kom een dermate overlast veroorzaakt dat het redelijkerwijze verantwoord is om elk gebruik van quads binnen de gehele, bebouwde kom te verbieden.

Ook de auditeur van de Raad van State had reeds gesteld dat mogelijke overlast door privéquadgebruikers door minder ingrijpende maatregelen kan worden aangepakt, zoals gewoonweg de toepassing van het verkeersreglement.

Mijnheer de staatssecretaris, door de Raad van State werd een aantal heel zinnige zaken opgemerkt. Vandaag zijn mijn vragen aan u dan ook de volgende.

In welke mate houdt u rekening met de visie van de Raad van State, ook misschien van de auditeur bij de Raad van State? Zo ja, op welk vlak houdt u er rekening mee? Welke maatregelen werden getroffen? Zo nee, waarom houdt u er geen rekening mee?

Houdt u in uw hoedanigheid van staatssecretaris rekening met het verschil tussen off-roadquads en Q-Tec quads? Zo ja, op welk vlak houdt u er rekening mee? Welke maatregelen werden getroffen? Zo nee, waarom houdt u er geen rekening mee?

**08.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Mijnheer de voorzitter, het arrest van 9 februari 2012 van de Raad van State was geen verrassing. Er was reeds op geanticipeerd door in 2011 het verkeersbord C6 in het verkeersreglement te introduceren. Het verbieden van quads door middel van een verkeersbord zorgt voor duidelijkheid bij de weggebruikers. Daarenboven is een bord een juridisch sluitend instrument dat de wegbeheerders de mogelijkheid biedt via een aanvullend verkeersreglement de door het bord verboden categorie van voertuigen te weren op plaatsen waar dit opportuun wordt geacht.

Teneinde alleen de off-roadquads te viseren werd bij het nieuwe bord C6 een beschrijvende legende gevoegd, namelijk: "verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met 4 wielen, geconstrueerd voor onverhard terrein, met een open carrosserie, een stuur als op een motorfiets en een zadel." Het mag duidelijk zijn dat de zogenaamde Q-Tec quads niet onder het toepassingsgebied van het verbodsbord C6 vallen.

**08.03 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik weet dat de

invoering van een verkeersbord een alternatief biedt voor de lokale besturen die alsnog een quadverbod wensen in te voeren. De Raad van State heeft volgens mij echter meer gezegd dan dat dit met een verkeersbord moest worden geregeld, in plaats van met verboden door de lokale besturen. De Raad van State pleit voor een minder ingrijpende maatregel en voor toepassing van het algemene verkeersreglement en vraagt te kijken naar maatregelen die minder radicaal zijn, die minder de hele groep viseren en zich meer toespitsen op het handvol asociale personen die misbruik maken van zo'n quad.

Ik bedank u alvast voor uw antwoord dat de Q-Tec quads volgens uw interpretatie niet onder het verbod vallen.

*Voorzitter: Anthony Dufrane.*

*Président: Anthony Dufrane.*

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**09** **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het onderzoek van het Directoraat-generaal Luchtvaart naar de stunt van Tomtesterom" (nr. 11524)**

**09** **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'enquête de la Direction générale du Transport aérien sur le coup d'éclat de Tomtesterom" (n° 11524)**

**09.01** **Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, in de VRT-reeks Tomtesterom vloog programmamaker Tom Waes met een Boeing 737. Hij zou daarbij van een lacune in de wetgeving gebruik hebben gemaakt. Hij vloog met de Boeing, met aan boord BV's, enkele uren over het land. Normaal duurt de opleiding, vooraleer een piloot met een Boeing 737 mag vliegen 20 maanden, maar Waes doorliep de opleiding in amper een paar maanden tijd.

In de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 15 februari bevestigde u, mijnheer de staatssecretaris van Mobiliteit, dat er een onderzoek van het directoraat-generaal Luchtvaart liep: "Het onderzoek spitste zich toe op drie vragen. Werd de veiligheid in het gedrang gebracht? Zijn er effectief inbreuken tegen de wetgeving gepleegd? Is de juridische interpretatie van de wetgeving door de initiatiefnemers en door het directoraat-generaal Luchtvaart gelijklopend?"

In opvolging daarvan verklaarde u in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 27 maart dat "het onderzoek van de luchtvaartinspectie nog lopende is", dat u gelet op het geheim van het onderzoek geen uitspraken wilde doen en dat "de interpretatie van de wetgeving door het directoraat-generaal Luchtvaart niet volledig overeenstemt met deze van de juridische dienst van Jetairfly."

Bovendien wees u erop dat het directoraat-generaal Luchtvaart louter toevallig vlak voor de vlucht in kennis kwam van de vlucht en Jetairfly de uitvoering ervan afraadde.

Het gaat over feiten die in februari plaatsvonden. Ondertussen zijn wij drie maanden verder.

Wat is de stand van zaken in het onderzoek?

Zijn de conclusies reeds beschikbaar? Zo ja, werden er op basis van die conclusies maatregelen genomen? Zo neen, waarom is het onderzoek nog niet afgerond en wanneer zal dat dan wel het geval zijn?

**09.02** **Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Mijnheer Veys, ik bevestig dat in de betreffende zaak de luchtvaartinspectie van het DG Luchtvaart een onderzoek heeft ingesteld.

Zoals ik vroeger heb vermeld, stemt de analyse en de juridische interpretatie van het DGLV van de toepasselijke wetgeving, gebaseerd op alle opgevraagde elementen, niet overeen met de interpretatie van de juristen van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

Om die reden heeft de luchtvaartinspectie in de bewuste zaak tegen diverse partijen een aantal processen-verbaal opgesteld. Zij zijn aan het parket overgezonden.

Aangezien het onderzoek nog loopt, moet ik herhalen dat ik, gelet op het geheim van het onderzoek, geen uitspraken kan doen over eventuele nog in te nemen standpunten door de gerechtelijke instanties inzake begane inbreuken.

U zult begrijpen dat op de stellingname van het parket dient te worden gewacht. Naargelang dat oordeel zal het DGLV over eventueel bijkomend te nemen maatregelen beslissen.

Ik kan u verzekeren dat ik de aangelegenheid in kwestie van erg nabij blijf volgen.

**09.03 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

U deelt evenwel niet mee waarom het onderzoek nog altijd niet werd afgerond. U laat evenmin weten wanneer de resultaten wel beschikbaar zullen zijn.

Ik herinner u aan uw eigen woorden. Op het moment dat in de pers verscheen dat de bewuste stunt werd uitgevoerd, verklaarde u dat u maatregelen zou nemen. Nu ineens is er echter enkel een onderzoek lopende, waarvan u zelfs nog niet weet wanneer de resultaten beschikbaar zullen zijn of wat ze zullen zijn.

Misschien had u toen beter gezwegen in plaats van uzelf stoer op de borst te kloppen, door uit te roepen dat u zou optreden en dat het niet kon wat was gebeurd. Nu zit u hier als een koe die op een voorbijrijdende trein wacht, op het onderzoek te wachten. Dat is toch een einde in mineur.

**09.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Mijnheer Veys, gelieve mij correct te citeren. Dat zou beter zijn. Wat ik heb verklaard, is dat wij een probleem hebben, zowel wanneer het incident legaal dan wel illegaal was gebeurd.

Ik heb erop gewezen dat de nodige initiatieven zouden moeten worden genomen. Om de nodige initiatieven te nemen, is het echter beter eerst te weten of het al dan niet een legale actie betrof, wie in de bewuste materie gelijk heeft en welke, goede initiatieven kunnen worden genomen.

Een dergelijke houding is redelijker dan initiatieven te nemen die de situatie in slechtere zin zouden beïnvloeden.

**09.05 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het nuanceren van uw woorden. Het feit is echter dat u vandaag nog niet kunt meegeven wanneer de resultaten bekend zullen zijn. U kunt evenmin aanduiden waarom het onderzoek zo lang duurt.

Ik kan mij niet voorstellen dat de resultaten van een dergelijk onderzoek, waarover al veel inkt is gevloeid en waar al veel tijd overheen is gegaan, nog niet bekend zijn. Blijkbaar moeten wij wachten op ellenlange rapporten, die wellicht ooit op een of andere website zullen worden gepubliceerd.

Niettemin hadden de verantwoordelijken wat meer spoed achter de zaak mogen zetten.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**10 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verjaring van verkeersovertredingen" (nr. 11441)**

**10 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la prescription des infractions de roulage" (n° 11441)**

**10.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Een tiental dagen geleden heeft politierechter D'Hondt ervoor gepleit



om de verjaringstermijn voor alle verkeersovertredingen op te trekken naar drie jaar. Vandaag ontsnappen nog heel wat verkeersovertreders aan hun straf omdat hun zaak verjaart. Meestal gaat het om een combinatie van verschillende overtredingen. Het gaat uiteraard niet over bijvoorbeeld de eenvoudige snelheidsovertredingen.

Hij heeft daarmee het debat heropend naar aanleiding van het versnipperen van een groot aantal verkeersboetes omdat ze verjaard waren. De Staatskas zou hierdoor ettelijke miljoenen mislopen. Het sluitstuk van een goed verkeersveiligheidsbeleid is uiteraard een goede strafuitvoering. Alle mogelijke maatregelen kunnen genomen worden om verkeersveilig gedrag te sturen. Ik denk bijvoorbeeld aan uw verkeersveiligheidsplan, maar als bestraffing niet volgt, dan leidt het nergens toe.

Het gelijkstellen van de verjaringstermijn kan hier een antwoord op bieden. Bovendien is het weinig logisch dat de verjaringstermijn voor bepaalde overtredingen, zoals het rijden onder invloed, het vluchtmisdrijf en het rijden zonder geldig rijbewijs, wel drie jaar bedraagt, terwijl er voor andere ernstige misdrijven, zoals bijvoorbeeld het hebben van een radarverklipper, het begaan van een exuberante snelheidsovertreding of een andere vorm van extreem agressief of risicovol gedrag, slechts een verjaringstermijn van één jaar geldt.

Het gelijkschakelen van de verjaringstermijnen zou dus niet alleen zorgen voor een betere strafuitvoering, het zou ook de uniformiteit en de transparantie van de wetgeving ten goede komen. Vandaar dan ook mijn logische vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Bent u van oordeel dat er een probleem is inzake de strafuitvoering van verkeersovertredingen en meer bepaald wat de verjaring betreft?

Bent u als staatssecretaris het idee van politierechter D'Hondt genegen om de termijnen voor verjaring uniform op drie jaar te zetten?

Welke andere mogelijke oplossingen ziet u als staatssecretaris voor het probleem?

Ik ben eigenlijk gewoon op zoek naar steun. Ik heb hierover zelf twee jaar geleden al een wetsvoorstel ingediend. Ik merk enig verzet van andere partijen, dus ik ben op zoek naar steun.

**10.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Vanuit criminologisch standpunt moet de bestraffing inzake verkeer snel, zeker en aangepast zijn. Op basis daarvan zou ik moeten besluiten dat Justitie ervoor moet zorgen dat alle verkeersovertredingen toch binnen het jaar moeten kunnen worden afgehandeld. Ik heb ook begrepen dat dit niet altijd mogelijk is, deels door toedoen van de overtreder, deels door toedoen van Justitie zelf.

Het kan niet zijn dat de overtreder allerlei vertragende manoeuvres probeert toe te passen om de verjaring van de strafvordering te bekomen. Als daardoor verjaring optreedt, moeten wij bekijken wat wij aan de procedures kunnen doen en inderdaad de verjaringstermijnen eventueel aanpassen.

Dat geldt ook voor Justitie. Vooral bij de grotere gerechtelijke arrondissementen is er een te grote werklast om alle dossiers tijdig af te handelen, waardoor er verjaring kan optreden.

Een groot deel van de oplossing zou kunnen worden gevonden door het zogenaamde bevel tot betaling dat op 1 januari 2013 in voege treedt. Daardoor zullen de verkeersovertredingen sneller kunnen worden afgehandeld en zal er een gedwongen uitvoering van de betaling van de boete gelden, zonder via de rechtbank te moeten passeren.

Dat neemt niet weg dat de huidige verjaringstermijn van een jaar mij te kort lijkt. Er bestaat reeds een verjaringstermijn van drie jaar voor het rijden onder invloed van alcohol, vluchtmisdrijven en het rijden zonder geldig rijbewijs. Het is een beetje onlogisch dat deze verjaringstermijn niet voor andere zware overtredingen geldt.

Tot slot kan ik ook verwijzen naar Nederland waar de verjaringstermijn voor de gedepenaliseerde verkeersovertreding van de wet-Mulder twee jaar bedraagt.

Ik zal deze problematiek dan ook verder bekijken met de minister van Justitie.

**10.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Zeer goed. Dank u, mijnheer de staatssecretaris.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**11 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het statuut van prioritair voertuig voor takelwagens" (nr. 11443)**

**11 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le statut de véhicule prioritaire pour les dépanneuses" (n° 11443)**

**11.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal niet de hele inleiding geven. De problematiek is duidelijk; als er ernstige incidenten zijn op onze autowegen en er moeten takeldiensten worden ingeschakeld, dan staan die al eens aan te schuiven alvorens het probleem te kunnen oplossen. De vraag is vrij eenvoudig, namelijk om de takeldiensten in bepaalde gevallen het statuut van prioritair voertuig toe te kennen.

Mijnheer de staatssecretaris, acht u het mogelijk om takelwagens te erkennen als prioritaire voertuigen of ze toe te laten om prioritaire signalisatie te voeren? Zult u hiertoe al dan niet een initiatief nemen? Wat zijn dan de redenen daarvoor? Ziet u eventueel een andere mogelijkheid om takelwagens de kans te geven sneller ter plaatse te geraken bij een ongeval en zo het fileleed te verminderen?

Ten tweede, bestaat er een duidelijke definitie van wat er precies onder "dringende opdracht" verstaan wordt?

Ten derde, kan er bijvoorbeeld bepaald worden dat de andere weggebruikers wel de doorgang moeten vrijmaken, maar dat de wettelijke bepalingen inzake snelheid moeten worden gerespecteerd door het prioritaire voertuig takelwagen?

Tot slot, acht u een aanpassing van de bepalingen inzake prioritaire voertuigen die complex en voor interpretatie vatbaar zijn, nodig?

**11.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, zoals u zelf al aangaf, regelt artikel 37 van de Wegcode inderdaad het gebruik van prioritaire signalisatie.

De voertuigen die uitgerust mogen worden met prioritaire signalisatie, zijn vastgesteld in artikel 28 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 betreffende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Een deel van de voertuigen dat u opsomde, is opgenomen in die lijst van voertuigen.

Naast die lijst kan de minister van Mobiliteit, via een lijst opgenomen in artikel 28, bij wijze van uitzondering de toelating verlenen om andere voertuigen vooraan of op het dak uit te rusten met een of meerdere blauwe knipperlichten. Takelwagens zijn niet opgenomen in de lijst van artikel 28.

In antwoord op uw vragen kan ik het volgende meedelen. Vanuit verkeerstechnisch aspect is er geen voorkeur om takelwagens uit te rusten met prioritaire signalisatie. Teneinde de doelmatigheid van de prioritaire signalisatie niet in het gedrang te brengen, is het absoluut noodzakelijk om het aantal voor het oog van de gewone weggebruikers prioritaire voertuigen tot het absolute minimum te beperken. Een overmatige aanwezigheid ervan in het straatbeeld, heeft immers een nefaste invloed op de naleving van de verkeersregels tegenover die voertuigen.

Het begrip "dringende opdracht" wordt in de Wegcode niet verder gedefinieerd, maar dat betekent daarom nog niet dat bestuurders met prioritaire voertuigen, zoals politievoertuigen, hulpdiensten, enzovoort, naar eigen goeddunken zouden mogen beslissen dat het gaat om een dringende opdracht. Zo bestaan er binnen bepaalde organisaties interne richtlijnen over het gebruik van blauwe zwaailichten en/of het geluidstoestel afhankelijk van de aard en het tijdstip van de dringende opdracht. Ook in de individuele vergunningen voor het voeren van prioritaire signalisatie worden de voorwaarden voor het gebruik ervan omschreven.

In het licht van de vereenvoudiging van de Wegcode, werd rekening gehouden met de toegankelijkheid tot de plaats van een ongeval. In het ontwerp, dat zich in de overlegfase met de Gewesten bevindt, wordt rekening gehouden met takelwagens die zich snel naar de plaats van een ongeval moeten kunnen begeven, in die zin dat personen of diensten die door de federale of de lokale politie zijn opgeroepen, de pechstrook mogen gebruiken teneinde zich naar de plaats van een ongeval langs of op de autosnelwegen te begeven.

**11.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord.

Ik begrijp dat het een gevoelige zaak is en dat men ervoor moet oppassen om het statuut van prioritair voertuig niet aan te veel voertuigen toe te kennen. Volgens mij gaat het vooral over het gebruik en over de definitie.

Wanneer mag bijvoorbeeld een prioritair voertuig effectief de verkeersregels overtreden? Het lijkt mij inderdaad eenvoudiger om de politiediensten, de brandweerdiensten, en dergelijke, daarop te wijzen, dan ook de takeldiensten erop te moeten wijzen. Het zal niet eenvoudig zijn om de grenzen te bepalen en dat alles in regels te gieten.

In het geval van ongevallen is een pechstrook echter vaak onvoldoende om takelwagens doorgang te verlenen naar de plaats van het ongeval. Het veroorzaakt erg vaak overlast wanneer een takeldienst niet snel genoeg ter plaatse kan komen. Ik denk dat daar met enige flexibiliteit naar zal gekeken moeten worden. Ik dacht ook begrepen te hebben dat het Vlaamse Gewest, als wegbeheerder van de Vlaamse autosnelwegen, de vraag stelde om een aanpassing te verkrijgen. Gezien de economische gevolgen van bepaalde files en ongevallen en om die snel te kunnen oplossen, was er de vraag om ook takelwagens het statuut van prioritair voertuig te geven.

Ik denk dat men het ene ten opzichte van het andere moet afwegen. Ik begrijp de voorzichtigheid maar misschien moet men toch nagaan of er geen uitzonderingen kunnen gemaakt worden, bijvoorbeeld in het geval van speciale fastvoertuigen. Ik zoek zelf mee naar goede oplossingen.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

**12 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les dossiers d'immatriculation en attente à la suite d'un problème informatique à la DIV" (n° 11525)**

**12 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijvingsdossiers die nog niet verwerkt werden ten gevolge van een computerprobleem bij de DIV" (nr. 11525)**

**12.01 Anthony Dufrane (PS):** Monsieur le secrétaire d'État, suite à un changement dans le système informatique de la DIV, les bureaux de tout le pays ont été fermés durant plus de six jours, entraînant une accumulation importante des dossiers.

Pouvez-vous m'expliquer ce qui a provoqué un tel retard dans la réouverture des guichets de la DIV? Cette indisponibilité temporaire des bureaux de la DIV avait-elle été annoncée préalablement aux clients? Pouvez-vous nous en dire plus sur le nouveau système informatique mis en place à la DIV? Quel est son objectif? Ce nouveau système informatique a-t-il un rapport avec votre récente initiative d'imposer un changement de plaque d'immatriculation lors de chaque changement de véhicule? Possédez-vous des informations complémentaires sur cette initiative?

**12.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État:** Monsieur le président, je regrette tout autant que vous les retards importants occasionnés dans l'immatriculation des véhicules automobiles suite à la mise en place de la nouvelle application DIVNEW car j'estime que le service ne peut être interrompu.

Cela dit, il n'y a pas eu, à proprement parler, de fermeture des guichets pendant six jours. Le week-end, ces derniers sont toujours fermés. Le week-end des 28 et 29 avril était suivi par le pont du 1<sup>er</sup> mai. Il n'y a donc

eu de véritable fermeture supplémentaire que durant deux jours, à savoir les 2 et 3 mai.

Aucun retard dans la réouverture des guichets de la DIV n'a été enregistré. En effet, contrairement à ce que l'on a pu lire dans certains journaux, la réouverture de ces derniers était prévue de longue date et selon un calendrier communiqué plusieurs semaines au préalable, pour le vendredi 4 mai.

La fermeture des guichets de la DIV a été affichée, dans les tous guichets, plusieurs jours auparavant. Cette fermeture a également été communiquée sur le site web et a fait l'objet de plusieurs flashes d'informations à l'intention des partenaires concernés (assurances, courtiers, secteur automobile, services de contrôles techniques, etc.).

Par contre, la mise en route de la nouvelle application a connu certains problèmes. Des immatriculations sont, en ce moment, toujours en attente depuis le 27 avril dernier. La suppression des codes-barres sur les formulaires d'immatriculation a perturbé certains professionnels du service et la consultation systématique du registre national de la Banque-Carrefour des Entreprises avant toute immatriculation a pour effet de retarder le processus d'inscription des nouvelles immatriculations.

J'ai demandé au directeur général de la direction Mobilité de me faire un rapport complet jour par jour et de me décrire la situation telle qu'elle s'est présentée; puis, je réunirai toutes les personnes concernées pour analyser ce qui n'a pas correctement fonctionné durant cette transition.

DIVNEW est une nouvelle application informatique pour l'immatriculation et l'homologation des véhicules, développée et gérée par le SPF. Outre les avantages liés à une gestion interne, DIVNEW répond aux obligations européennes d'enregistrer plus de données, notamment d'ordre environnemental et technique. À ce titre, elle constitue un élément essentiel du monitoring CO<sub>2</sub>, imposé par l'Europe, afin de réduire l'empreinte écologique et un instrument nécessaire pour la politique fiscale des Régions.

Enfin, le passage à cette nouvelle application constitue une étape importante dans la mise en œuvre d'une Banque-Carrefour des Véhicules, permettant une lutte plus efficace contre la criminalité automobile et la fraude à l'assurance.

DIVNEW est un projet validé et prévu de longue date. Il n'a pas de lien direct avec l'initiative mentionnée liée au changement de plaques.

En ce qui concerne le changement de véhicule, mon administration m'a fait une proposition que je suis en train d'examiner; elle concerne le changement des différentes plaques d'immatriculation.

**12.03** **Anthony Dufrane** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour vos réponses, notamment pour le changement des plaques d'immatriculation. J'attendrai donc des nouvelles de votre part, en restant attentif au dossier.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 16.23 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.23 uur.*