



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

08-05-2012

Après-midi

Dinsdag

08-05-2012

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
MR	Mouvement réformateur
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
LDD	Lijst Dedecker
MLD	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

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)

Orateurs: **Katrin Jadin, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

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)

Orateurs: **Anthony Dufrane, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

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)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

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)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

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)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à

INHOUD

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)

Sprekers: **Katrin Jadin, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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)

Sprekers: **Anthony Dufrane, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie,

L'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes de	7	Samengevoegde vragen van	7
- 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)	7	- 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)	7
- 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)	7	- 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)	7
- 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)	7	- 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)	7
- 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)	7	- 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)	7
- 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)	7	- 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)	7
- 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)	7	- 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)	8
Orateurs: Ronny Balcaen, Ben Weyts, Tanguy Veys, Steven Vandeput, Christophe Bastin, Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles		Sprekers: Ronny Balcaen, Ben Weyts, Tanguy Veys, Steven Vandeput, Christophe Bastin, Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming	

- 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) 15
- Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- 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) 15
- Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- 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) 16
- Orateurs:* **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- 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) 16
- Sprekers:* **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- 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) 17
- Orateurs:* **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- 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) 17
- Sprekers:* **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- 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) 18
- Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- 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 verkeersovertradingen" (nr. 11441) 18
- Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- 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) 19
- Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement,
- 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 prioritaire voertuig voor takelwagens" (nr. 11443) 19
- Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu,

à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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)

Orateurs: **Anthony Dufrane, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

20 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)

Sprekers: **Anthony Dufrane, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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

du

MARDI 08 MAI 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 08 MEI 2012

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 23 sous la présidence de M. Anthony Dufrane.

De openbare 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): Le SPF Mobilité et Transports ne rend pas disponibles en allemand ses informations, notamment à propos du permis de conduire, ni son site web. C'est regrettable pour les citoyens de ma région dont l'allemand est la langue maternelle.

01.01 Katrin Jadin (MR): De FOD Mobiliteit en Vervoer informeert niet in het Duits, onder meer met betrekking tot het rijbewijs. Ook bestaat er geen Duitse versie van de website van de FOD. Dat is jammer voor mijn streekgenoten die het Duits als moedertaal hebben.

En êtes-vous conscient? Comment comptez-vous pallier ce manque?

Bent u zich daarvan bewust? Hoe zult u dat rechtekken?

01.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): La Direction générale Mobilité et Sécurité routière du SPF est limitée par les moyens humains dont elle dispose, mais se soucie de garder une orientation "client". Elle a fait traduire les documents qui concernent directement les citoyens: brochures occasionnelles et formulaires.

01.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de FOD moet zich bepalen tot de beschikbare personele middelen, maar wil niettemin klantgericht blijven werken. Het DG heeft de documenten die de bevolking rechtstreeks aanbelangen, specifieke brochures en formulieren, laten vertalen.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Les circulaires et les formulaires relatifs au permis de conduire sont disponibles en allemand auprès des administrations communales concernées. Mes services veilleront à ce qu'ils le soient aussi sur le

De omzendbrieven en formulieren met betrekking tot het rijbewijs zijn in het Duits beschikbaar bij de betrokken gemeentebesturen. Mijn diensten zullen ervoor zorgen dat er ook een Duitse versie op de

site web du SPF, qui par ailleurs est en train d'être renouvelé et progressivement traduit en allemand et en anglais. Je veillerai à la prompte réalisation de ce projet, dans les limites des capacités du service traduction du SPF.

01.03 Kattrin Jadin (MR): Merci. Je note votre volonté de pallier un manque d'informations en allemand, qui affecte d'ailleurs aussi d'autres départements.

L'incident est clos.

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)

02.01 Anthony Dufrane (PS): Les propriétaires de véhicules sans permis commettent, comme les autres, des infractions au code de la route. Sans plaque d'immatriculation, il est impossible de constater l'infraction et d'en référer aux autorités compétentes. Votre prédécesseur affirmait que l'administration était en train de rédiger un arrêté royal permettant d'immatriculer les véhicules sans permis, mais aucune initiative n'a été présentée au Conseil des ministres ou au parlement.

Un arrêté visant à immatriculer les véhicules sans permis est-il toujours d'actualité?

02.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en français): L'immatriculation des véhicules sans permis sera rendue obligatoire en même temps que celle des cyclomoteurs. Des plaques spécifiques sont prévues pour ce type de véhicules, dès le début de l'année 2013.

L'incident est clos.

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): Le test de salive permettant de détecter la consommation de drogues au volant a été instauré le 1^{er} octobre 2010.

Les résultats de ces tests sont-ils déjà centralisés? Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

website van de FOD staat. Die site wordt momenteel trouwens vernieuwd en geleidelijk vertaald in het Duits en het Engels. Ik zal erop toezien dat daar vaart achter gezet wordt, binnen de grenzen van wat de vertaaldienst van de FOD aankan.

01.03 Kattrin Jadin (MR): Ik dank u. Ik noteer dat u bereid bent dit manco te ondervangen en ook in het Duits informatie te verschaffen. Overigens liggen er nog andere departementen in hetzelfde gasthuis ziek.

Het incident is gesloten.

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): Eigenaars van brommobielen begaan evengoed verkeersovertredingen. Zonder kenteken is het onmogelijk om een verkeersovertreding vast te stellen en aanhangig te maken bij de bevoegde autoriteiten. Uw voorganger verklaarde dat de administratie werk maakte van een koninklijk besluit met het oog op de inschrijving van brommobielen, maar tot nu toe werd er nog geen tekst in die zin aan de ministerraad of het Parlement voorgelegd.

Ligt er nog altijd een besluit met het oog op de inschrijving van brommobielen ter tafel?

02.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): De inschrijving van brommobielen wordt verplicht gesteld, evenals de inschrijving van bromfietsen. Er komen begin 2013 specifieke kentekens voor dit type voertuig.

Het incident is gesloten.

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)

03.01 Tanguy Veys (VB): Op 1 oktober 2010 werd de speekseltest ingevoerd om drugsgebruik in het verkeer op te sporen.

Wordt het gebruik van de speekseltest reeds centraal geregistreerd? Wat is de stand van zaken?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Tous les services de police locaux et la police fédérale de la route disposent du module statistique ISLP Trafic. Pour le moment, seuls les tests salivaires positifs sont enregistrés.

Les tests négatifs ne sont pas enregistrés systématiquement. Aussi ne dispose-t-on pas d'une vue d'ensemble exhaustive du nombre de tests salivaires effectués.

Pour y remédier, chaque zone de police a reçu un manuel expliquant comment introduire correctement dans l'ISLP tous les tests salivaires, qu'ils soient positifs ou négatifs. Il n'y a plus qu'à espérer que les zones de police suivent le manuel.

03.03 Tanguy Veys (VB): Je solliciterai les chiffres dans quelques mois. Avec un peu de chance, nous saurons si nous pouvons suivre l'utilisation du test salivaire.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 11078 de M. Luykx est reportée.

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): Il ressort du rapport "Enquête sur les problèmes ferroviaires du 27 juin 2011" du Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire qu'à cause d'un manque inouï de coordination, la SNCB n'est pas en mesure de réagir adéquatement aux situations de crise. Si ce problème n'a été mis au jour qu'après la situation de crise du 27 juin 2011, c'est en raison du manque d'effectifs au Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire, manque d'effectifs qui a fait que ce Service n'est pas en mesure d'exercer un contrôle suffisant.

Le ministre compte-t-il s'attaquer à ce problème?

04.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le 31 mai 2011, mon prédécesseur a répondu à une question de M. Veys que le projet de plan de personnel 2011 prévoyait plusieurs promotions en vue de valoriser l'expertise présente

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Alle lokale politiediensten en de federale wegpolitie beschikken over de statistische module ISLP Verkeer. Hieruit kunnen momenteel slechts de speekseltests met een positief resultaat worden gedistilleerd.

Negatieve speekseltests worden niet systematisch geregistreerd, waardoor een volledig overzicht van het aantal afgenomen speekseltests ontbreekt.

Om dit te verhelpen, kreeg elke politiezone een handleiding toegestuurd voor de correcte invoering van zowel de positieve als de negatieve speekseltests in ISLP. Ik hoop dat de politiezones de handleiding respecteren.

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

Het incident is gesloten.

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

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)

04.01 Tanguy Veys (VB): Uit het rapport 'Onderzoek spoorproblemen 27 juni 2011' van de Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid blijkt dat de NMBS door een hallucinant gebrek aan coördinatie niet in staat is adequaat te reageren op crisissituaties. Dat dit probleem pas na de crisissituatie van 27 juni 2011 aan het licht kwam, is dan weer te wijten aan een personeelstekort bij de Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid, waardoor er niet voldoende controle kan worden uitgeoefend.

Zal de minister dat probleem aanpakken?

04.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Op 31 mei 2011 antwoordde mijn voorganger aan de heer Veys dat het ontwerppersonneelsplan 2011 voorzag in een aantal promoties om de expertise binnen de dienst te

au sein du service ainsi que des recrutements pour remplacer les agents sur le départ. Il a également évoqué à cette occasion le plan d'action du SPF Mobilité et Transports qui avait été remis le 2 mai 2011 à la commission spéciale de la Chambre chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique. Ce plan prévoit également des promotions et des recrutements supplémentaires au service Entreprises publiques et Politique ferroviaire. Je partage les conclusions de la Cour des comptes et je fais mien le point de vue exprimé par mon prédécesseur lors de la publication des recommandations de la commission Sécurité du rail.

Depuis lors, quatre remplacements sur les six prévus ont été effectués et les procédures relatives aux trois promotions sont en cours. Deux promotions supplémentaires figurent au plan de personnel 2012. Compte tenu des objectifs d'économies fixés pour 2012 et 2013, un seul recrutement sur les sept prévus a pu être intégré à la proposition de plan de personnel 2012. Sitôt que l'État disposera à nouveau de fonds pour engager du personnel supplémentaire, je veillerai à ce que ce service ait la priorité.

04.03 Tanguy Veys (VB): Cette réponse du secrétaire d'État M. Schouppe concernait essentiellement le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) et l'organisme d'enquête. Le service Entreprises publiques et Politique ferroviaire m'a signalé le problème de personnel le 17 avril 2012. Citer une réponse du 31 mai 2011 me semble donc sans intérêt. L'insuffisance de mesures est incontestable. Le contrôle de la sécurité ne peut faire l'objet d'économies.

04.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Au niveau de la sécurité, priorité doit être donnée au SSICF et à l'organisme d'enquête. Des moyens supplémentaires ont été dégagés à leur intention. S'il me faut choisir, je préfère embaucher du personnel directement impliqué dans la sécurité.

L'incident est clos.

La **présidente:** Les questions n^{os} 11064 de Mme Slegers et 11158 de M. Destrebecq sont reportées. Déjà posée plusieurs fois, la question n° 10104 de Mme Galant est supprimée.

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

valoriseren en in aanwervingen ter vervanging van vertrekkende personeelsleden. Hij verwees ook naar het actieplan van de FOD Mobiliteit en Vervoer dat op 2 mei 2011 aan de bijzonder Kamercommissie Spoorveiligheid werd bezorgd. Ook daarin wordt gesproken over promoties en extra aanwervingen bij de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid. Ik deel de vaststellingen van het Rekenhof en ik neem de standpunten van mijn voorganger naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie Spoorwegveiligheid over.

Ondertussen zijn al vier van de zes geplande vervangingen gerealiseerd en zijn de procedures voor drie promoties aan de gang. In het personeelsplan van 2012 zijn nog twee extra promoties opgenomen. Omdat er bespaard moet worden in 2012 en 2013, kon in het voorstel van personeelsplan 2012 slechts een van de zeven geplande aanwervingen worden opgenomen. Ik zal erover waken dat deze dienst prioriteit krijgt zodra de overheid weer geld heeft voor extra aanwervingen.

04.03 Tanguy Veys (VB): Dat antwoord van staatssecretaris Schouppe ging voornamelijk over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) en over het onderzoeksorgaan. Het personeel van de Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid (DOS) zelf heeft mij op 17 april 2012 het personeelsprobleem gesignaleerd. Een antwoord citeren van 31 mei 2011 is dus weinig relevant. Het is duidelijk dat er niet voldoende maatregelen zijn genomen. Op veiligheidstoezicht kan volgens mij niet worden bezuinigd.

04.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Op het gebied van veiligheid zijn de DVIS en het onderzoeksorgaan het belangrijkste. Voor beide diensten zijn extra middelen uitgetrokken. Als ik een keuze moet maken, kies ik ervoor personeel aan te werven dat een directe link met veiligheid heeft.

Het incident is gesloten.

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, vervalt ze.

05 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van

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): Le 24 avril dernier, de gigantesques embouteillages ont paralysé le ring extérieur de Bruxelles à la suite d'un accident survenu à 7 h 20 et impliquant 5 véhicules. En raison de la localisation de l'accident, les files se sont étendues à la A12 depuis Londerzeel, à la E19 depuis Malines et à la E40 depuis Alost. Le ring extérieur de Bruxelles a ainsi été bloqué durant plus de deux heures.

À la suite de cet accident en réalité léger, Touring, l'organisation de défense de la mobilité, a plaidé en faveur d'une gestion plus efficace des incidents et de l'installation d'un dispatching central. Touring a déjà rencontré les ministres compétentes Crevits et Turtelboom à ce sujet, mais sans aucun résultat. Le nombre d'heures perdues dans les embouteillages est énorme et le coût gigantesque.

Le ministre est-il favorable à un dispatching central et des projets dans ce sens sont-ils à l'étude?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): Je suis favorable à une amélioration de la gestion des incidents, particulièrement lorsqu'ils se produisent sur les autoroutes et les périphériques. Après un accident, la circulation doit reprendre normalement et cela, le plus vite possible, bien entendu en prenant soin des victimes et dans le respect de celles-ci. C'est la raison pour laquelle j'ai rejeté la proposition de Touring visant à remorquer les véhicules où se trouvent encore des victimes décédées. Nous devons aussi laisser à la police, et au parquet ou à l'expert judiciaire, le temps de procéder aux constats.

D'autres pays ont en effet un poste de signalement. En Belgique, les centrales 100 mobilisent et coordonnent les secours. Elles avertissent également la police. Inversement, lorsqu'elle est appelée au 101, la police avertit aussi toujours la centrale 100. Dans un proche avenir, tous les appels à destination de la centrale 112 seront transférés. De ce fait, il ne sera plus nécessaire de transférer les appels entre centrales d'une même province.

L'aide médicale urgente peut être améliorée si l'on avertit rapidement la centrale d'alarme en indiquant le lieu exact de l'accident. C'est la raison pour laquelle l'UE a décidé de faire installer dans les véhicules un eCall, un système intégré au véhicule

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)

05.01 Tanguy Veys (VB): Op 24 april stonden op de Brusselse buitenring monsterfiles wegens een ongeval met vijf voertuigen om 7.20 uur 's ochtends. Door de locatie van het ongeval stonden er ook files op de A12 vanaf Londerzeel, op de E19 vanaf Mechelen en op de E40 vanaf Aalst. Dat zorgde voor een wachttijd op de Brusselse buitenring van meer dan twee uur.

De mobiliteitsorganisatie Touring pleitte na het eigenlijk lichte ongeval voor een efficiënter incidentenbeheer en voor een centrale meldkamer. Touring zat al eens eerder rond de tafel met de bevoegde ministers Crevits en Turtelboom, maar daar is niets van gekomen. Het aantal verliesuren is enorm en de kosten daarvan lopen heel hoog op.

Is de minister voorstander van zo'n centrale meldkamer? Bestaan er plannen in die richting?

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Ik ben voorstander van een beter incidentmanagement, vooral op de snelwegen en ringwegen. Na een incident moet het verkeer zo snel mogelijk weer normaal verlopen, met zorg en respect voor de slachtoffers natuurlijk. Daarom ook verwerp ik het voorstel van Touring om voertuigen met dodelijke slachtoffers erin weg te slepen. De politie en het parket of gerechtsdeskundige moeten ook tijd krijgen om vaststellingen te doen.

Andere landen hebben inderdaad een meldkamer. In België brengen de 100-centrales de hulpverlening op gang en coördineren ze. Zij verwittigen ook de politie. Omgekeerd verwittigt de politie bij een melding op 101 ook altijd de 100-centrale. In de nabije toekomst worden alle oproepen naar de 112-centrale doorgeschakeld. Doorschakeling tussen meldkamers in dezelfde provincie zal hierdoor niet langer nodig zijn.

De dringende medische hulpverlening kan worden verbeterd door een snelle 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

qui appelle automatiquement les secours en cas d'accident. De cette manière, une victime qui n'est plus capable d'appeler elle-même est assurée d'obtenir au plus vite une aide médicale. Les ministres de l'Intérieur et de la Santé publique préparent cette mesure.

Les autoroutes et les périphériques relèvent de la compétence de la police fédérale. Celle-ci travaille en étroite collaboration avec les Régions, en étant présente dans des centres d'info trafic en liaison avec les radios publiques. Ces centres captent les images des caméras installées le long des autoroutes, ce qui permet une détection rapide des incidents.

En Flandre, le projet FAST (Files Aanpakken door Snelle Tussenkost) prévoit l'envoi immédiat de dépanneuses aux heures de pointe lorsque des véhicules doivent être remorqués par ordre de police

Une autre innovation consiste à rendre les constatations judiciaires plus rapides en recourant à des images captées par caméra. Les véhicules pourront dès lors être remorqués plus rapidement.

Par ailleurs, une série d'applications ITS doivent permettre d'avertir à temps les usagers de la route lorsqu'un accident se produit et de leur proposer des itinéraires bis. Ce dispositif figure aussi, en plus de l'eCall, dans la directive européenne. Il peut aussi servir à faire réduire la vitesse autorisée ou à faire respecter les distances de sécurité, entre autres.

La gestion des accidents incombe surtout aux Régions, en concertation, avec la ministre de l'Intérieur pour ce qui est de l'organisation des secours et avec moi-même pour les règles de circulation.

05.03 Tanguy Veys (VB): La réponse du ministre témoigne d'une confiance excessive dans l'arsenal existant de mesures et d'accords. La proposition de Touring me heurte aussi, mais je puis comprendre, d'une certaine manière, qu'une certaine frustration lui ait inspiré cette idée manquant d'humanité.

L'idée du central d'appels ne doit surtout pas être abandonnée, même si c'est éventuellement "en attendant mieux". Quant à placer un appareil dans chaque voiture, c'est évidemment un bon plan mais il faudra quinze ans au moins pour le réaliser.

L'incident est clos.

ingebouwd toestel dat een automatische oproep naar de hulpdiensten realiseert in geval van een crash. Op die manier is een slachtoffer dat de oproep niet meer zelf kan uitvoeren, toch verzekerd van zo snel mogelijke medische bijstand. De ministers van Binnenlandse Zaken en Volksgezondheid bereiden dat voor.

Voor de snelwegen en ringwegen is de federale wegpolitie bevoegd, die daarvoor nauw samenwerkt met de Gewesten. Zij beschikken over verkeersinformatiecentra waar de politie aanwezig is en die in verbinding staan met de openbare radio. Die centra krijgen de beelden van de camera's op de snelwegen, zodat incidenten er snel kunnen worden gedetecteerd.

In Vlaanderen bestaat het FAST-project (Files Aanpakken door Snelle Tussenkost), dat ervoor zorgt dat er tijdens de spitsuren onmiddellijk takelwagens beschikbaar zijn om voertuigen op bevel van de politie weg te slepen.

Een andere innovatie is de snellere gerechtelijke vaststelling van het ongeval op basis van camerabeelden. De voertuigen kunnen dan sneller worden weggesleept.

Verder moeten een aantal ITS-toepassingen de weggebruikers tijdig op de hoogte brengen van een incident en ze alternatieve routes aanbieden. Ook die apparatuur staat, naast de eCall, in de Europese richtlijn. Ze kan ook dienen om de snelheid te doen aanpassen, veiligheidsafstanden te doen respecteren en dergelijke meer.

Het zijn vooral de Gewesten die aan incidentmanagement moeten doen, in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken voor de hulpverlening en met mij voor de verkeersregels.

05.03 Tanguy Veys (VB): In het antwoord van de minister klinkt te veel vertrouwen door in het huidige arsenaal van maatregelen en afspraken. Het voorstel van Touring gaat mij ook te ver, maar ik kan enigszins begrijpen dat Touring, vanuit een zekere frustratie, met zo een inhumane voorstel uitpakt.

Het idee van een centrale meldkamer mag zeker niet worden weggegooid, al is het eventueel maar in afwachting van iets beters. Een toestel in elke wagen is natuurlijk goed, maar het kan wel vijftien jaar duren voor het zover is.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n^{os} 11441, 11443 et 11515 de M. Van den Bergh sont reportées.

On en arrive aux innombrables questions sur l'enquête relative à la catastrophe ferroviaire de Buizingen. MM. Bastin et Geerts ont ajouté une question in extremis mais M. Geerts, absent pour raison de maladie, ne pourra pas poser sa question n° 11534.

05.04 Tanguy Veys (VB): La question de M. Vandeput a été enregistrée trop tard. Le règlement devrait s'appliquer à tous de la même façon.

La **présidente**: Des questions peuvent toujours être regroupées moyennant l'accord du cabinet, à condition qu'elles portent sur le même sujet.

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,

De **voorzitter**: Vragen nr. 11441, nr. 11443 en nr. 11515 van de heer Van den Bergh zijn uitgesteld.

We komen nu tot de talloze vragen over het onderzoek naar de treinramp in Buizingen. De heren Bastin en Geerts hebben daar in extremis nog een vraag aan toegevoegd, maar de heer Geerts is ziek en zal zijn vraag nr. 11534 dus niet kunnen stellen.

05.04 Tanguy Veys (VB): Ook de vraag van de heer Vandeput was te laat ingediend. Ik zou willen dat men het reglement voor iedereen toepast.

De **voorzitter**: Met instemming van het kabinet kunnen er steeds vragen worden samengevoegd, mits de vragen hetzelfde onderwerp betreffen.

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

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)

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): Je suppose que nous aurons l'occasion, en commission Sécurité du rail, de revenir sur ce rapport qui ne vise pas à établir des responsabilités mais à émettre des recommandations.

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik veronderstel dat we in de commissie Spoorwegveiligheid zullen terugkomen op dit rapport, dat er niet toe strekt verantwoordelijkheden vast te stellen, maar aanbevelingen te doen.

Il semble qu'un franchissement de signal est à l'origine de la catastrophe de Buizingen. Le rapport met à nouveau en lumière la problématique des franchissements de signaux.

Naar verluidt is de treinramp in Buizingen te wijten aan het negeren van een stopsein. In het rapport wordt wederom het probleem van de seinoverschrijdingen onder de aandacht gebracht.

La commission spéciale sur la Sécurité du rail s'était penchée sur la question et avait formulé la recommandation 3.10 selon laquelle le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) doit entamer une analyse et formuler des recommandations en la matière. Lorsque nous avons auditionné le SSICF sur son rapport 2010, il semble qu'il y avait des obstacles (mauvaise volonté, problèmes administratifs, etc.) à la mise en œuvre de cet audit. Où en est-on maintenant?

De bijzondere commissie Spoorwegveiligheid had zich over dat probleem gebogen en deed aanbeveling 3.10, waarin staat dat de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) het probleem moet analyseren en aanbevelingen ter zake moet uitvaardigen. Toen we een hoorzitting met de DVIS organiseerden met betrekking tot zijn jaarverslag 2010, bleek dat de uitvoering van die audit niet van een leien dakje ging (onwil, administratieve problemen, enz.). Kan u de huidige stand van zaken met betrekking tot die audit geven?

06.02 Ben Weyts (N-VA): Le site internet du SPF Mobilité a publié de manière inattendue le rapport de l'enquête de sécurité relative à la catastrophe ferroviaire de Buizingen.

06.02 Ben Weyts (N-VA): Onlangs verscheen op de webstek van de FOD Mobiliteit plots het verslag van het veiligheidsonderzoek naar de treinramp in Buizingen.

Comment le secrétaire d'État a-t-il été informé de la publication de ce rapport? Celle-ci est-elle intervenue à l'insu ou sans l'autorisation du juge d'instruction? Le service juridique interne a-t-il été consulté avant la publication? Les victimes, le conducteur du train ou d'autres parties concernées avaient-ils été avertis?

Had de staatssecretaris weet van de publicatie van dat rapport? Gebeurde de publicatie met medeweten of toestemming van de onderzoeksrechter? Werd de eigen juridische dienst geconsulteerd vooraleer over te gaan tot publicatie? Werden de slachtoffers, de treinbestuurder of andere betrokkenen gewaarschuwd?

Le rapport met en évidence des fautes structurelles ainsi que la responsabilité de la SNCB et la responsabilité politique du gouvernement. Parallèlement, il pointe un doigt accusateur en direction du conducteur. Une discussion quant à la présence obligatoire du système Memor dans l'ensemble des trains est également menée. La SNCB affirme qu'une telle présence ne serait absolument pas obligatoire, bien qu'après la

In het rapport wordt gewezen op structurele fouten, op de verantwoordelijkheid van de NMBS en op de politieke verantwoordelijkheid van de regering. Daarnaast wordt ook de bestuurder met de vinger gewezen. Er is ook discussie over het al dan niet verplicht aanwezig zijn van het Memorsysteem in alle treinstellen. De NMBS beweert dat het helemaal niet verplicht zou zijn, hoewel na de treinbotsing in 1982 in Aalter werd beslist alle stellingen uit te rusten

collision ferroviaire qui s'est produite en 1982 à Aalter, il avait été décidé d'équiper l'ensemble des rames d'un tel dispositif de sécurité.

Pas moins de 171 rames dépourvues du système Memory circulaient encore sur le réseau en février 2010 et même jusqu'au 30 septembre 2011, malgré l'obligation générale de 1982. Je suis abasourdi d'apprendre aujourd'hui seulement que le train de Buizingen n'était pas équipé du système Memory.

Le secrétaire d'État peut-il expliquer clairement si l'obligation du système Memory était d'application ou non? Quelles conclusions confondantes peut-on en tirer en ce qui concerne la responsabilité des politiques et de la direction de la SNCB?

06.03 Tanguy Veys (VB): La publication du rapport sur la catastrophe ferroviaire de Buizingen, deux ans après les faits, n'est pas le fruit du hasard. Deux constats s'imposent: d'une part l'organisme d'enquête détenait des informations qu'il n'a divulguées que dans le rapport, d'autre part le même organisme ne s'est pas donné la peine de les communiquer à la commission spéciale sur la Sécurité du rail.

Pourquoi ce rapport paraît-il maintenant? Parce que la restructuration de la SNCB est actuellement au centre des discussions. Deux entités s'en sortent particulièrement mal: Infrabel et la SNCB. Un acteur l'a échappé belle: le holding. Infrabel et la SNCB sont partisans d'une structure double alors que M. Haek opte pour une structure centralisée unique. La publication intervient donc précisément pour influencer ces discussions.

Parmi les noms des auteurs du rapport figure celui de Carole Coune, qui travaille au sein de la SNCB-holding, notamment pour M. Haek. Il est indéniable qu'elle a fait le nécessaire pour reporter le plus longtemps possible la publication de ce rapport et pour le faire paraître au moment opportun.

Le rapport indique clairement que le train impliqué dans l'accident n'était pas équipé du système de sécurité obligatoire, simple et facile à installer. On a pourtant attendu jusqu'en septembre 2010 pour équiper tous les trains de ce dispositif.

Qui a décidé de ne pas transmettre ces informations à la commission spéciale? Pour quelles raisons? Qui est responsable du fait que l'enquête du SPF Mobilité et Transports a duré aussi longtemps? La parution tardive du rapport n'a-t-elle pas mis en péril la sécurité du trafic? Qui était à la tête du SPF Mobilité et Transports lors de

met dit veiligheidssysteem.

In februari 2010 reden er echter nog 171 stellingen zonder Memorsysteem. Zelfs tot 30 september 2011 reden er nog stellingen zonder dit systeem, terwijl er een algemene verplichting was sinds 1982. Ik ben stomverbaasd dat het nu pas bekend wordt dat de trein in Buizingen geen Memorsysteem had.

Kan de staatssecretaris duidelijk verklaren of de verplichting van het Memorsysteem gold of niet? Welke verpletterende conclusies dringen zich vervolgens op, zowel betreffende de verantwoordelijkheid van de politiek als van de leiding van de NMBS?

06.03 Tanguy Veys (VB): Het verschijnen van het rapport over de treinramp in Buizingen, twee jaar na datum, is zeker geen toeval. Het valt op dat het onderzoeksorgaan informatie had die het pas in het rapport wilde bekendmaken. Het valt ook op dat het onderzoeksorgaan niet de moeite heeft gedaan om de bijzondere commissie Spoorveiligheid op de hoogte te brengen.

Waarom verschijnt dit rapport nu? Omdat er volop discussie is over de herstructurering van de NMBS. Twee entiteiten komen er immers bijzonder slecht uit: Infrabel en de NMBS. Eentje ontspringt de dans: de holding. Zowel Infrabel als NMBS zijn voorstander van een tweeledige structuur, terwijl de heer Haek kiest voor één centralistische structuur. De publicatie gebeurt dus bewust om die besprekingen te beïnvloeden.

Bij de auteurs van het rapport verschijnt de naam Carole Coune, die binnen de NMBS-holding werkt, met name voor de heer Haek. Het is duidelijk dat zij het nodige heeft gedaan om dit rapport zo lang mogelijk uit te stellen en op het juiste moment te laten verschijnen.

In het rapport wordt duidelijk dat de bij het ongeval betrokken trein niet over het verplichte, eenvoudige en gemakkelijk te installeren veiligheidssysteem beschikte. Toch werd er gewacht tot september 2010 om alle treinen met dit systeem uit te rusten.

Wie heeft beslist om die informatie niet aan de bijzondere commissie door te geven? Waarom? Wie is verantwoordelijk voor het feit dat het onderzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer zolang heeft geduurd? Heeft het laattijdig verschijnen van het rapport de verkeersveiligheid niet in het gedrang gebracht? Wie stond tijdens het onderzoek naar het

l'enquête relative à la catastrophe de Buizingen? N'était-ce pas Mme Coune, qui avait pourtant des liens évidents avec la SNCB? Jusqu'à quand a-t-elle dirigé l'enquête? Elle a en effet exercé sa fonction jusqu'au 31 juillet 2011. L'enquête était-elle déjà terminée lorsqu'elle a changé de fonction? Mme Coune travaille-t-elle comme conseiller du CEO de la SNCB-Holding, M. Haek, depuis fin 2011? A-t-elle encore des liens avec le SPF Mobilité et Transports? A-t-elle collaboré au rapport en question? La publication tardive du rapport est-elle due aux dissensions entre les CEO en ce qui concerne la restructuration de la SNCB? L'objectif était-il de régler définitivement la lutte de pouvoir entre les CEO à l'avantage de M. Haek?

drama in Buizingen aan het hoofd van de FOD Mobiliteit en Vervoer? Was dat mevrouw Coune, die nochtans duidelijke banden met de NMBS had? Tot wanneer had zij de leiding van het onderzoek? Zij heeft haar functie immers uitgeoefend tot 31 juli 2011. Was het onderzoek al beëindigd toen zij van functie veranderde? Is mevrouw Coune sinds eind 2011 werkzaam als adviseur van de CEO van de NMBS-Holding, de heer Haek? Heeft zij nog bindingen met de FOD Mobiliteit en Vervoer? Heeft zij meegewerkt aan het rapport in kwestie? Heeft de late publicatie van het rapport iets te maken met de onenigheid tussen de CEO's over de herstructurering van de NMBS? Was het de bedoeling om de machtsstrijd tussen de CEO's definitief in het voordeel van de heer Haek te beslechten?

06.04 Steven Vandeput (N-VA): Mon groupe a toujours mis l'accent sur le fait qu'en commission spéciale, nous ne pouvions assurément pas chercher à établir les responsabilités.

06.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijn fractie heeft er altijd de nadruk op gelegd dat wij in de bijzondere commissie klaarblijkelijk niet mochten uitzoeken bij wie de verantwoordelijkheid lag.

Un rapport aux conclusions implacables identifiant des responsabilités tombe soudainement du ciel. Le secrétaire d'État avait pourtant déclaré à l'époque que la publication de ce rapport ne pouvait venir gêner l'instruction judiciaire en cours. Pourquoi n'avons-nous pas reçu ce rapport plus tôt et pour quelle raison est-il publié précisément maintenant? Que pense le secrétaire d'État des constats établis par le rapport?

Vandaag komt ineens uit het niets een rapport te voorschijn met keiharde conclusies, waardoor verantwoordelijkheden kunnen worden toegewezen. De staatssecretaris verklaarde eerder dat het gerechtelijk onderzoek niet doorkruist mocht worden door de publicatie van dit rapport. Waarom kregen wij dat rapport niet eerder? Waarom verschijnt het nu? Wat vindt de staatssecretaris zelf van de bevindingen van dat rapport?

La **présidente**: La question n° 11534 de M. Geerts devient sans objet.

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

06.05 Christophe Bastin (cdH): Le rapport a été rendu public. Des articles de presse soulignent la responsabilité de la SNCB et d'Infrabel et évoquent un certain automatisme dans le chef du conducteur pour le franchissement du feu rouge.

06.05 Christophe Bastin (cdH): Het rapport werd openbaar gemaakt. In persberichten wordt de verantwoordelijkheid van de NMBS en Infrabel benadrukt en wordt erop gewezen dat treinbestuurders soms bijna werktuiglijk stopseinen negeren.

Quelle sera la suite réservée à ce rapport?

Op welke manier zal er gevolg worden gegeven aan dat rapport?

06.06 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (en néerlandais): L'organisme d'enquête oeuvre dans la plus parfaite indépendance. Il a été créé au sein du SPF Mobilité et Transports et est placé sous l'autorité directe du ministre ou du secrétaire d'État à la Mobilité et aux Transports. Je ne m'immisce donc d'aucune manière dans l'analyse ou la rédaction du rapport. L'enquête est également effectuée indépendamment des instructions et des informations judiciaires.

06.06 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Het onderzoeksorgaan werkt in de grootst denkbare onafhankelijkheid. Het werd opgericht binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer en staat onder het rechtstreekse gezag van de minister of staatssecretaris van Mobiliteit en Vervoer. Ik kom op geen enkele manier tussenbeide bij de analyse of rapportering. Het onderzoek wordt ook gevoerd onafhankelijk van de gerechtelijke en opsporingsonderzoeken.

Toutes les parties concernées ont été entendues

Bij het onderzoek werden alle betrokken partijen

lors de l'enquête. L'avocat du conducteur survivant lui a conseillé de refuser tout entretien.

Le rapport d'enquête s'appuie sur le scénario le plus plausible, mais ne repose sur aucune certitude. Il a été rédigé de la manière la plus didactique possible et ne vise à établir ni culpabilité, ni responsabilité. Sa seule ambition consiste à tirer les enseignements de cet accident du point de vue de la sécurité.

Le rapport d'enquête et les recommandations formulées en matière de sécurité ont directement été adressés aux parties suivantes: DVIS, Infrabel, SNCB, avocat du conducteur et autorités judiciaires. L'Union européenne a également reçu un exemplaire du document. Depuis vendredi, le rapport peut être consulté sur le site du SPF Mobilité et Transports.

(En français) En ce qui concerne le matériel roulant, les exigences techniques figurent dans les arrêtés du 20 juin 2008 et du 30 juillet 2010. Les automotrices et les matériels de traction de la SNCB, d'Infrabel ou d'autres entreprises ferroviaires devaient être équipés pour le 30 septembre 2011 du système MEMOR, lequel, s'il avait été installé le 15 février, aurait peut-être permis d'éviter la collision entre les trains.

À la demande du SSICF, Infrabel a établi un tableau des analyses effectuées sur les mesures proposées pour éviter le franchissement indu des signaux fermés. Infrabel a déjà procédé à plusieurs adaptations, dont l'installation prioritaire de la TBL1+ aux points les plus critiques et la recherche d'une amélioration de la visibilité des signaux.

Pour la suite du rapport d'enquête, l'autorité de sécurité est chargée de m'informer dans les trois mois de la mise en œuvre de ces recommandations. L'organisme d'enquête sera auditionné la semaine prochaine par la commission Buizingen. Je suis disponible pour présenter le suivi des recommandations de la commission.

Nous avons donc respecté scrupuleusement l'indépendance et l'autonomie de l'organe d'enquête.

La **présidente**: Il me revient que la commission Buizingen organisera une réunion sur ce thème le lundi 14 mai.

ghehoord. De advocaat van de bestuurder die het ongeval heeft overleefd, heeft hem geadviseerd een gesprek te weigeren.

Het onderzoeksverslag is gebaseerd op het meest waarschijnlijke scenario en dus niet op zekerheid. Het werd zo didactisch mogelijk opgesteld. Het verslag is in geen geval gericht op het vaststellen van schuld of aansprakelijkheid, het wil enkel, met het oog op de veiligheid, lessen trekken uit het ongeval.

Het onderzoeksverslag en de veiligheidsaanbevelingen werden naar deze direct betrokken partijen verstuurd: DVIS, Infrabel, NMBS, de advocaat van de bestuurder en de juridische autoriteiten. Ook de Europese Unie kreeg een exemplaar. Sinds vrijdag staat het verslag op de site van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

(Frans) De technische vereisten waaraan het rollend materieel moet voldoen, zijn terug te vinden in de besluiten van 20 juni 2008 en 30 juli 2010. De motorstellen en het tractiematerieel van de NMBS, van Infrabel en van andere spoorbedrijven moesten tegen 30 september 2011 met het MEMOR-veiligheidssysteem uitgerust zijn. Indien dit op 15 februari het geval was geweest, had de treinbotsing wellicht kunnen worden vermeden.

Op vraag van de DVIS heeft Infrabel een tabel opgesteld van de analyses die werden uitgevoerd op de maatregelen die werden voorgesteld om te voorkomen dat men een gesloten sein zou voorbijrijden. Infrabel nam al een aantal maatregelen. Zo werd TBL1+ prioritair geïnstalleerd op de meest kritieke punten en werd nagegaan hoe de zichtbaarheid van de seinen kan worden verbeterd.

Wat de follow-up van het onderzoeksverslag betreft, moet de veiligheidsautoriteit me binnen drie maanden laten weten hoe het staat met de tenuitvoerlegging van die aanbevelingen. De onderzoeksinstantie zal volgende week worden gehoord door de commissie-Buizingen. Ik hou me beschikbaar om voor het Parlement de opvolging van de aanbevelingen van de commissie te komen toelichten.

De onafhankelijkheid en de autonomie van het onderzoeksorgaan werden dus nauwgezet in acht genomen.

De **voorzitter**: Ik verneem dat de commissie-Buizingen op maandag 14 mei vergadert over dit thema.

06.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Si l'on souhaite une politique de sécurité ferroviaire de qualité, il faut que des organismes indépendants puissent travailler à côté de la justice. Mais le rapport évoque des problèmes de coopération avec les autorités judiciaires. Cet aspect a fait l'objet d'une recommandation de la commission.

Je ne m'étendrai pas sur MEMOR. Un flou entoure néanmoins l'interprétation de l'arrêté du 20 juin 2008.

Par ailleurs, il n'y a pas d'audit ou d'analyse structurée du SSICF sur la question des dépassements de signaux; cette tâche est laissée à Infrabel. Or, l'esprit de la recommandation voulait que ce soit le SSICF qui mène ces audits, et je pense que l'ensemble des membres de la commission attend l'exécution de cette recommandation.

La commission voulait des réponses claires aux questions posées sur les raisons pour lesquelles nous sommes un des pays où le taux de franchissement de signaux est le plus élevé, même si ce taux reste infime par rapport à l'ensemble des signaux rencontrés par les conducteurs. Mais il faut savoir que les systèmes TBL1+ ou ETCS ne couvriront jamais complètement le risque de franchissement d'un signal fermé.

06.08 Ben Weyts (N-VA): En dépit de la publication du rapport sur le site web du SPF Mobilité, le secrétaire d'État nie toute implication.

L'enquête n'avait apparemment pas pour objectif de désigner des coupables mais le rapport pointe toutefois un doigt très accusateur vers un certain nombre de responsables. Lorsqu'un même signal est franchi à plusieurs reprises, on ne peut tout de même accuser un seul conducteur. Des questions essentielles demeurent donc sans réponse.

M. Schouppe a confirmé que le système Memor était obligatoire depuis le 20 juin 2008 pour toutes les rames. Si on avait simplement respecté la réglementation, on n'aurait pas eu dix-huit morts à déplorer. Les chemins de fer et les responsables politiques portent donc une écrasante responsabilité. Il me semble qu'il s'agit en soi de faits suffisants pour justifier l'ouverture d'une nouvelle enquête à brève échéance.

06.09 Tanguy Veys (VB): L'organisme d'enquête ressortit à la compétence du secrétaire d'État. Il

06.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Als men een goed beleid op het vlak van de spoorwegveiligheid wil voeren, moeten er naast het gerecht ook onafhankelijke organen kunnen werken. Volgens het verslag zou de samenwerking met de justitiële autoriteiten echter niet zo vlot verlopen. Over dat aspect heeft de commissie een aanbeveling opgesteld.

Ik zal niet ingaan op het Memorsysteem. Het besluit van 20 juni 2008 is evenwel voor interpretatie vatbaar.

Bovendien heeft de DVIS geen audit of gestructureerde analyse uitgevoerd met betrekking tot de problematiek van de seinoverschrijdingen. Die taak wordt overgelaten aan Infrabel. Volgens de geest van de aanbeveling zou de DVIS nochtans die audits moeten uitvoeren, en ik denk dat alle commissieleden verwachten dat die aanbeveling geen dode letter blijft.

De commissie wilde duidelijke antwoorden krijgen op de vragen over hoe het komt dat België een van de landen is met het hoogste aantal genegeerde stopseinen, al gaat het altijd nog over een fractie van het totale aantal seinen die treinbestuurders op hun traject aantreffen. Het TBL1+- of ETCS-systeem zullen echter nooit het risico volledig kunnen uitsluiten dat er nog stopseinen genegeerd worden.

06.08 Ben Weyts (N-VA): Het rapport wordt wel gepubliceerd op de website van de FOD Mobiliteit, maar toch ontkent de staatssecretaris elke betrokkenheid.

Het was blijkbaar niet de bedoeling van het onderzoek om schuldigen aan te wijzen, maar het rapport wijst wel degelijk met een heel strenge vinger naar een aantal verantwoordelijken. Als één sein verschillende keren overschreden wordt, kan men toch niet naar één bestuurder wijzen? Er blijven dus levensgrote vragen open.

De heer Schouppe bevestigde indertijd dat het Memor-systeem sinds 20 juni 2008 verplicht was voor alle treinstellen. Had men gewoon de regelgeving nageleefd, dan waren er geen achttien doden te betreuren geweest. Er is dus een verpletterende verantwoordelijkheid bij het spoor en bij de politiek. Dat op zich lijken mij genoeg feiten voor een bijkomend onderzoek op korte termijn.

06.09 Tanguy Veys (VB): Het onderzoeksorgaan ressorteert onder de bevoegdheid van de

n'était effectivement pas censé intervenir pendant l'enquête mais, à présent que le rapport a été publié, il lui incombe de prendre ses responsabilités. Il ne peut pas participer aux petits jeux stratégiques s'il apparaît clairement que cette publication est destinée à orienter toute la discussion sur la restructuration de la SNCB.

L'enquête ne devait pas désigner de coupables mais la SNCB a adopté une attitude défensive dès la publication du rapport. Si l'inadéquation des systèmes de sécurité était déjà connue en 1982, des trains ont malgré tout circulé sans Memor jusqu'après la catastrophe de février 2010. Ne voit-on pas clairement, dès lors, qui porte les responsabilités? Il s'agit des patrons du rail et des secrétaires d'État qui ne les rappellent pas à l'ordre.

06.10 Christophe Bastin (cdH): Il est positif que cet organe d'enquête ait pu travailler en toute transparence et en totale indépendance.

06.11 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en français*): En réponse à M. Balcaen, j'ajouterai qu'Infrabel présente un rapport hebdomadaire au conseil d'administration sur tous les dépassements de signaux.

Par ailleurs, le SSICF prépare un audit sur ces dépassements de signaux. Infrabel doit continuer à faire ses rapports mais il faut aussi que le SSICF mène cet audit. L'analyse des deux éléments fournira la vision la plus juste possible.

(*En néerlandais*) Un organisme d'enquête doit pouvoir travailler de façon indépendante et en toute transparence. Aussi cet organe est-il de ma compétence et publie-t-il son rapport sur le site du SPF Mobilité.

Il vient d'achever ses travaux. Il n'a pas dû attendre la fin de la procédure juridique. Il a bien travaillé en formulant des recommandations très utiles sur la base des informations disponibles et de ce qu'il appelle 'le scénario le plus probable'.

Où se situe dès lors ma responsabilité politique? Je dois utiliser ces recommandations et celles de la commission spéciale pour élaborer la meilleure réglementation possible en matière de sécurité. Nous ferons le point en mentionnant les mesures déjà prises et celles à prendre, et en précisant le délai et le calendrier dans le respect desquels elles

staatssecretaris. Hij moest inderdaad niet tussenbeide komen tijdens het onderzoek, maar nu het verslag er ligt, moet hij wel zijn verantwoordelijkheid opnemen. Hij mag niet meespelen met de strategische spelletjes als duidelijk blijkt dat de publicatie bedoeld is om de hele discussie over de NMBS-herstructurering te sturen.

Het onderzoek mocht geen schuldigen aanwijzen, maar de NMBS ging meteen na de publicatie wel in de verdediging. Men wist al in 1982 dat de veiligheidssystemen ontoereikend waren en toch hebben er nog tot na de ramp van februari 2010 treinen zonder Memor gereden. Dan is het toch duidelijk waar de verantwoordelijkheid ligt? Bij de spoorbazen en bij de staatssecretarissen die de spoorbazen niet terugfluiten.

06.10 Christophe Bastin (cdH): Het is positief dat dat onderzoeksorgaan zich in alle transparantie en totaal onafhankelijk van zijn opdracht heeft kunnen kwijten.

06.11 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Frans*): Mijnheer Balcaen, ik wil er nog aan toevoegen dat Infrabel wekelijks aan de raad van bestuur rapporteert over alle genegeerde stopseinen.

Bovendien bereidt de DVIS een audit over die genegeerde stopseinen voor. Infrabel moet rapport blijven uitbrengen, maar daarnaast is ook die audit door de DVIS noodzakelijk. Dankzij de analyse van die beide elementen kunnen we ons een zo correct mogelijk beeld van de toestand vormen.

(*Nederlands*) Een onderzoeksorgaan moet onafhankelijk en in volle transparantie kunnen werken. Daarom staat dit orgaan onder mijn bevoegdheid en publiceert het zijn verslag op de site van de FOD Mobiliteit.

Zij zijn nu klaar met hun werkzaamheden. Ze hoefden niet te wachten op het einde van de juridische procedure. Het onderzoeksorgaan heeft goed werk geleverd door op basis van de beschikbare informatie en wat zij noemen 'het meest waarschijnlijke scenario' zeer nuttige aanbevelingen te formuleren.

Wat is dan mijn politieke verantwoordelijkheid? Ik moet deze aanbevelingen en die van de bijzondere commissie aanwenden om te komen tot de best mogelijke veiligheidsreglementering. We zullen een stand van zaken opmaken: wat is er al gebeurd en wat moet er nog gebeuren, binnen welke termijn en volgens welke planning? Dat is mijn politiek

devront être prises? Voilà en quoi consiste mon engagement politique tel que je l'ai déjà souscrit dans ma note de politique générale.

06.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Un audit sera organisé sur cette question. C'est important mais tardif. Nous veillerons à ce que cet audit apporte le plus vite possible des réponses précises pour mener une politique en la matière.

06.13 Ben Weyts (N-VA): L'indépendance concerne évidemment le contenu de ce rapport, mais le secrétaire d'État a quand même eu son mot à dire à propos de la date de publication du rapport. La commission d'enquête Buizingen n'a pas pu se pencher sur les causes de la catastrophe parce qu'une enquête judiciaire était en cours. Les enquêteurs auraient immédiatement dû signaler que ce train n'était pas équipé du dispositif Memor et que, dans l'intervalle, des trains non équipés de ce système de sécurité étaient encore en circulation. Le droit à la sécurité prime l'enquête. Et le secrétaire d'État aurait dû attendre la publication de ce rapport étant donné que l'enquête judiciaire était en cours.

06.14 Tanguy Veys (VB): Malgré tout le secrétaire d'État ne peut ou ne veut pas expliquer pourquoi l'organisme d'enquête a mis tellement de temps avant de publier ce rapport. Il ne doit pas s'occuper de la manière dont l'enquête a été menée mais il peut demander à être consulté à propos du calendrier.

L'organisme d'enquête a aujourd'hui indiqué quelles étaient les causes de l'accident, ce que la justice elle-même n'a pas encore fait. Le secrétaire d'État semble donc incapable de veiller au bon fonctionnement de ses propres structures.

06.15 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Permettez-moi de réagir brièvement.

(*En français*) D'une part, l'instruction délimitera le responsable. D'autre part, tout ce qui peut améliorer la sécurité ferroviaire en totale transparence sera fait et notamment le rapport d'une autorité administrative indépendante qui nous aidera à avoir des réglementations plus efficaces en la matière.

Un organe d'enquête n'a pas à déterminer les responsabilités. Son rôle est de faire la lumière sur les faits et de nous donner les recommandations pour assurer la sécurité ferroviaire. Ma responsabilité politique est de publier ce rapport le

engagement en et dat staat ook zo in mijn beleidsnota.

06.12 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Er zal een audit over deze kwestie worden uitgevoerd. Dat is belangrijk, maar een en ander komt wat laat. Wij zullen erop toezien dat die audit zo vlug mogelijk duidelijke antwoorden kan aanreiken zodat er ter zake een beleid kan worden gevoerd.

06.13 Ben Weyts (N-VA): De onafhankelijkheid geldt uiteraard voor de inhoud van dat rapport, maar de staatssecretaris heeft toch mee beslist over het moment van publicatie ervan. De onderzoekscommissie-Buizingen mocht zich niet buigen over de oorzaak van de ramp, omdat er een gerechtelijk onderzoek liep. De onderzoekers hadden onmiddellijk moeten melden dat er geen Memor was op die trein en dat er ondertussen nog treinen rondreden zonder dat veiligheidssysteem. Het recht op veiligheid gaat voor op het onderzoek. En de staatssecretaris had moeten wachten met de publicatie van dat rapport, gezien het lopende gerechtelijk onderzoek.

06.14 Tanguy Veys (VB): Ondanks alles kan of wil de staatssecretaris niet verantwoorden waarom het onderzoeksorgaan er zolang over heeft gedaan om dat rapport publiek te maken. Hij moet zich niet bemoeien met de manier waarop het onderzoek werd gevoerd, maar hij kan wel inspraak vragen over de timing.

Het onderzoeksorgaan is nu naar buiten gekomen met de oorzaken van het ongeval, terwijl het gerecht dat zelf nog niet heeft gedaan. De staatssecretaris is dus blijkbaar niet in staat om toe te zien op de correcte werking van zijn eigen structuren.

06.15 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Daar wil ik toch nog kort op reageren.

(*Frans*) Het gerechtelijk onderzoek zal uitwijzen wie er verantwoordelijk is. Daarnaast zal alles in het werk gesteld worden om de spoorwegveiligheid in alle transparantie te verbeteren, en een van de maatregelen is het rapport van een onafhankelijke administratieve autoriteit die ons zal helpen efficiëntere regelgeving op dat gebied uit te werken.

Het is niet de taak van een onderzoeksorgaan om uit te maken wie waarvoor verantwoordelijk is; wél moet het licht werpen op de feiten en aanbevelingen formuleren om de spoorwegveiligheid te verbeteren. Mijn politieke

plus vite possible.

06.16 Tanguy Veys (VB): Le secrétaire d'État ne cesse de se contredire. S'il lui faut ce rapport pour adapter la politique en matière de sécurité, je m'interroge sur l'utilité de la commission spéciale sur la Sécurité du rail. Force est de constater avec lui qu'il a fallu attendre la publication de ce rapport pour découvrir que tous les trains auraient dû être équipés du système Memor depuis bien longtemps. Il aurait pu et aurait dû tirer cette conclusion bien plus tôt. Le calendrier de la publication du rapport laisse perplexe.

06.17 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Une directive européenne transcrite dans notre droit détermine le déroulement des enquêtes en matière ferroviaire. Idéalement, les conclusions et recommandations sont à remettre dans l'année qui suit l'accident et le rapport largement publié. Allez revoir les textes de référence.

06.18 Ben Weyts (N-VA): Il a été maintes fois répété qu'une fois le travail de la commission Buizingen terminé, toutes les mesures de sécurité indispensables avaient été prises. Et voilà que le secrétaire d'État déclare aujourd'hui qu'il avait besoin du rapport pour prendre de telles mesures. Même dans ce cas, la publication n'était pas indispensable: il lui est parfaitement possible de prendre des mesures de politique sans divulguer de rapport d'enquête.

L'incident est clos.

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): La France a promulgué un arrêté ministériel obligeant tout conducteur à disposer de deux éthylotests lorsqu'il prend le volant sur les routes françaises.

Que pense le secrétaire d'État de cette mesure qui n'offre aucune plus-value en matière de sécurité routière? S'applique-t-elle également aux conducteurs étrangers? Dans la négative, comment un Belge peut-il se défendre si un agent de police français désire tout de même lui infliger une amende? Si la législation est applicable aux Belges,

responsabilité consiste en ce que le rapport soit publié le plus rapidement possible.

06.16 Tanguy Veys (VB): De staatssecretaris is voortdurend in tegenspraak met zichzelf. Als hij het rapport nodig heeft om het beleid bij te sturen, stel ik me vragen bij het nut van de bijzondere commissie Spoorveiligheid. Blijkbaar moet ik samen met hem vaststellen dat pas nu, na dit rapport, wordt geconcludeerd dat alle treinen al veel vroeger hadden moeten zijn uitgerust met Memor. Die conclusie had hij veel eerder kunnen en moeten trekken. De timing van de publicatie blijft verbazing wekken.

06.17 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Een Europese richtlijn die is omgezet in Belgisch recht bepaalt hoe de onderzoeken met betrekking tot treinongevallen moeten verlopen. Idealiter moeten de conclusies en aanbevelingen binnen het jaar na het ongeval worden ingediend en moet het verslag ruime bekendheid krijgen. Ik nodig u uit om er de referentieteksten op na te slaan.

06.18 Ben Weyts (N-VA): Herhaaldelijk heeft men gezegd dat na het werk van de commissie-Buizingen alle nodige veiligheidsmaatregelen waren genomen en nu beweert de staatssecretaris plots dat hij dit rapport nodig had om de nodige maatregelen te treffen. Zelfs als dat zo is, dan was die publicatie nog niet nodig geweest: hij kan altijd beleidsmaatregelen nemen zonder een onderzoeksrapport vrij te geven.

Het incident is gesloten.

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)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Frankrijk 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.

Wat vindt de staatssecretaris van die maatregel die geen enkele meerwaarde biedt voor de verkeersveiligheid? Geldt die ook voor buitenlandse bestuurders? Indien die verplichting niet geldt, wat kan een Belg doen als verweer wanneer een Franse politieagent toch zou willen beboeten? Indien de wetgeving wel geldt, worden er in België

vend-on des éthylotests certifiés dans notre pays? Combien d'entreprises reconnues proposent ce type d'éthylotests? Quelle en est la fiabilité? À quel montant s'élève l'amende encourue en France en cas de non-respect de cette règle? Une campagne d'information sera-t-elle mise sur pied? Le secrétaire d'État insistera-t-il auprès de ses collègues français pour que la politique de poursuites soit adaptée lorsqu'il s'agit de conducteurs étrangers?

07.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Cette mesure ne constitue pas la panacée mais peut néanmoins sensibiliser les conducteurs au fait qu'il est inadmissible de prendre le volant sous l'influence de l'alcool.

Cette règle s'applique également aux conducteurs étrangers et entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2012.

La liste des appareils autorisés figure sur le site web du Laboratoire national français de métrologie et d'essais et sera prochainement publiée sur le site web du SPF Mobilité et Transports. Les deux appareils chimiques sont déjà en vente chez Auto5. L'IBSR réfléchit à la possibilité d'en commercialiser également.

Les conducteurs qui ne seront pas en possession des éthylomètres seront passibles d'une amende de 11 euros à partir du 1^{er} novembre 2012. Une période transitoire de sensibilisation sera d'application du 1^{er} juillet au 1^{er} novembre 2012.

L'organisation d'une éventuelle campagne d'information fera l'objet d'une concertation avec l'IBSR.

Compte tenu du montant réduit de l'amende et de l'instauration d'une période transitoire, je ne vois pas la nécessité d'instaurer une politique de poursuites spécifique pour les conducteurs étrangers.

L'incident est clos.

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): En juin 2009, les

dan gecertificeerde alcoholtesters verkocht? Hoeveel erkende bedrijven bieden dergelijke alcoholtesters aan? Hoe betrouwbaar zijn deze testers? Hoe hoog is de boete die men in Frankrijk riskeert? Komt er een informatiecampaagne? Zal de staatssecretaris aandringen bij zijn Franse collega op een aangepast vervolgingsbeleid voor buitenlandse bestuurders?

07.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De maatregel zorgt niet voor een mirakeloplossing, maar kan chauffeurs er toch bij doen stilstaan dat rijden onder invloed van alcohol niet door de beugel kan.

De regel is wel degelijk ook van toepassing op buitenlanders. Ze gaat in vanaf 1 juli 2012.

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

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 een overgangperiode met het oog op bewustmaking.

Over een eventuele informatiecampaagne is er overleg gepland met het BIVV.

Wegens de kleine geldboete en de overgangperiode zie ik geen behoefte aan een aangepast vervolgingsbeleid voor buitenlandse bestuurders.

Het incident is gesloten.

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)

08.01 Tanguy Veys (VB): Het stadsbestuur van

autorités communales de la ville d'Anvers ont inscrit l'interdiction du quad dans le code de police. Un arrêt du Conseil d'État du 9 février 2012 a cependant cassé l'article en question. Le Conseil d'État considère que la ville n'est pas habilitée à régler un problème de circulation permanent ou périodique et qu'il n'est pas prouvé que l'utilisation de quads dans l'agglomération génère des nuisances justifiant leur interdiction à cet endroit. L'auditeur du Conseil d'État a indiqué que le Code de la route suffisait pour régler les éventuelles nuisances occasionnées par les usagers privés de quads.

Dans quelle mesure le secrétaire d'État est-il sensible à la vision développée par le Conseil d'État et tient-il compte de la différence entre quads off-roads et quads Q-Tec?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'introduction, en 2011, du panneau de signalisation C6, anticipait déjà l'arrêt du 9 février 2012. Ce panneau est un outil qui permet aux gestionnaires de la voirie, par le biais d'un règlement de circulation complémentaire, d'interdire la circulation de certains véhicules à des endroits où elle est jugée inopportune.

Pour cibler les quads *off road*, une légende descriptive a été ajoutée au nouveau panneau C6. Les engins appelés Q-Tec-quads ne relèvent pas du champ d'application du panneau d'interdiction C6.

L'incident est clos.

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): Dans le cadre du programme *Tomtesterom* de la VRT, Tom Waes a piloté un Boeing 737 au bout de quelques mois de formation à peine. Il aurait profité d'une lacune dans la loi. Le secrétaire d'État a déclaré le 15 février dernier qu'une enquête était en cours.

Où en est-on aujourd'hui?

09.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'inspection de la Direction générale

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 het bewuste artikel. De Raad redeneerde dat de stad niet bevoegd is om een permanente of periodieke verkeersstoestand te regelen en dat het niet bewezen is dat het gebruik van quads in de bebouwde kom een dermate overlast veroorzaakt dat het verantwoord is om elk gebruik van quads binnen de bebouwde kom te verbieden. De auditeur van de Raad van State stelde dat mogelijke overlast door privéquadgebruikers ook kan worden aangepakt door de toepassing van het verkeersreglement.

In welke mate houdt de staatssecretaris rekening met de visie van de Raad van State? Houdt de staatssecretaris rekening met het verschil tussen off road-quads en Q-Tec-quads?

08.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): Op het arrest van 9 februari 2012 werd reeds geanticipeerd door in 2011 het verkeersbord C6 te introduceren. Dit bord is een instrument dat wegbeheerders de mogelijkheid biedt via een aanvullend verkeersreglement bepaalde voertuigen te weren op plaatsen waar dit opportuun wordt geacht.

Om alleen de off road-quads te viseren werd bij het nieuwe bord C6 een beschrijvende legende gevoegd. De zogenaamde Q-Tec-quads vallen niet onder het toepassingsgebied van het verbodsbord C6.

Het incident is gesloten.

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)

09.01 Tanguy Veys (VB): In het VRT-programma *Tomtesterom* vloog Tom Waes met een Boeing 737 na slechts enkele maanden opleiding. Hij zou gebruik hebben gemaakt van een lacune in de wetgeving. De staatssecretaris zei op 15 februari dat er een onderzoek liep.

Wat is de stand van zaken daarvan?

09.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (*Nederlands*): De luchtvaartinspectie van het

du Transport aérien (DGTA) a ouvert une enquête. Comme la compagnie aérienne concernée n'a pas la même interprétation de la loi que la DGTA, l'inspection a rédigé quelques procès-verbaux qu'elle a transmis au parquet.

L'enquête judiciaire n'étant pas terminée, je ne puis livrer d'autres commentaires. La direction générale du Transport aérien prendra éventuellement d'autres mesures sur la base des résultats de l'enquête du parquet.

09.03 Tanguy Veys (VB): Après que la VRT a montré les images de l'exploit, le secrétaire d'État a annoncé qu'il prendrait des mesures. Il est aujourd'hui dans l'incapacité de dire pourquoi l'enquête n'est pas encore terminée ni quand les résultats seront disponibles.

09.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): J'ai dit qu'il y avait un problème, que la prouesse soit légale ou non. Mais pour pouvoir prendre les mesures qui s'imposent, il nous faut savoir si elle était légale.

L'incident est clos.

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): Le juge de police Peter D'Hondt a plaidé pour un relèvement à trois ans du délai de prescription de l'ensemble des infractions de roulage. Ce délai est d'ores et déjà en vigueur pour certaines de ces infractions alors qu'il n'est que d'un an pour toutes les autres. Un alignement des délais de prescription améliorerait l'exécution des peines tout en étant profitable à l'uniformité et la transparence de la législation.

La prescription après un an de certaines infractions de roulage pose-t-elle des problèmes en matière d'exécution des peines? Le secrétaire d'État adhère-t-il à la proposition prévoyant un délai unique de trois ans pour la prescription de l'ensemble des infractions de roulage? Le secrétaire d'État voit-il d'autres solutions au problème?

Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) heeft een onderzoek ingesteld naar deze zaak. Omdat de betrokken luchtvaartmaatschappij de wetgeving anders interpreteert dan het DGLV, heeft de luchtvaartinspectie een aantal pv's opgesteld en aan het parket bezorgd.

Aangezien het gerechtelijk onderzoek nog loopt, kan ik hier geen verdere uitspraken over doen. Op basis van het onderzoek van het parket, zal het DGLV eventuele verdere maatregelen nemen.

09.03 Tanguy Veys (VB): Toen de stunt op tv kwam, verklaarde de staatssecretaris dat hij maatregelen zou nemen. Vandaag kan hij niet eens zeggen waarom het onderzoek nog niet is afgerond of wanneer de resultaten beschikbaar zullen zijn.

09.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Wat ik gezegd heb, is dat er een probleem is, of de actie nu legaal of illegaal was. Om de juiste maatregelen te kunnen nemen, moeten we uiteraard wel eerst weten of de actie legaal was.

Het incident is gesloten.

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)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Politierechter Peter D'Hondt heeft ervoor gepleit om de verjaringstermijn voor alle verkeersovertredingen op te trekken naar drie jaar. Voor bepaalde verkeersovertredingen is de verjaringstermijn nu al drie jaar, terwijl dat voor andere verkeersovertredingen slechts één jaar is. Het gelijkschakelen van de verjaringstermijnen zou niet alleen zorgen voor een betere strafuitvoering, maar zou ook de uniformiteit en de transparantie van de wetgeving ten goede komen.

Zorgt de verjaring na één jaar van sommige verkeersovertredingen voor problemen inzake de strafuitvoering? Is de staatssecretaris het eens met het voorstel om alle verkeersovertredingen pas na drie jaar te laten verjaren? Ziet de staatssecretaris andere oplossingen voor het probleem?

10.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La sanction d'une infraction de roulage doit être rapide, sûre et adaptée. La Justice devrait dès lors en principe veiller au traitement de toutes les infractions de roulage dans un délai d'un an, ce qui n'est manifestement pas toujours possible.

Si la prescription intervient à la suite de diverses manœuvres dilatoires du contrevenant, il faut revoir la procédure et, le cas échéant, les délais de prescription. Dans certains grands arrondissements judiciaires, l'énorme charge de travail est parfois à l'origine de la prescription.

L'injonction de paiement entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2013 et cette mesure permettra d'accélérer le traitement des infractions de roulage et de procéder à une exécution forcée du paiement de l'amende sans devoir passer par le tribunal.

Pour certaines infractions de roulage, l'actuel délai de prescription d'un an me semble relativement court. L'existence de délais de prescription de trois ans pour certaines infractions, mais pas pour d'autres ne me semble pas logique. Aux Pays-Bas, le délai de prescription est de deux ans.

Je poursuivrai l'analyse du problème avec ma collègue de la Justice.

L'incident est clos.

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): Serait-il possible d'agréer les dépanneuses comme véhicules prioritaires et de leur permettre de disposer d'une signalisation prioritaire? Le secrétaire d'État prendra-t-il des mesures en ce sens? Y a-t-il à ses yeux une autre possibilité d'acheminer plus rapidement les dépanneuses sur les lieux d'un accident en vue de réduire les files? Que faut-il entendre précisément par "mission urgente"? Pourrait-on décider qu'en cas d'accident, les autres usagers sont tenus de libérer le passage, mais que le véhicule prioritaire "dépanneuse" doit respecter les dispositions légales en matière de vitesse maximale autorisée? Les dispositions complexes relatives aux véhicules prioritaires ne

10.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): De bestraffing voor een verkeersovertreding met snel, zeker en aangepast zijn. Justitie zou er dus in principe voor moeten zorgen dat alle verkeersoverredingen binnen het jaar afgehandeld worden. Dat is blijkbaar niet altijd mogelijk.

Als de verjaring veroorzaakt wordt door allerlei vertragende manoeuvres van de overtreder, moeten wij de procedure aanpassen en eventueel de verjaringstermijnen aanpassen. Ook door de grote werklust in sommige grotere gerechtelijke arrondissementen kan de verjaring optreden.

Op 1 januari 2013 zal het bevel tot betaling in werking treden, waardoor verkeersoverredingen sneller afgehandeld kunnen worden en er een gedwongen uitvoering van de betaling van de boete zal gelden zonder via de rechtbank te moeten passeren.

De huidige verjaringstermijn van één jaar voor sommige verkeersoverredingen lijkt mij vrij kort. Het is onlogisch dat voor sommige overredingen wel een verjaringstermijn van drie jaar bestaat en voor andere niet. In Nederland is er een verjaringstermijn van twee jaar.

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

Het incident is gesloten.

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)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Kan men takelwagens erkennen als prioritaire voertuigen of hen toelaten prioritaire signalisatie te voeren? Zal de staatssecretaris daartoe een initiatief nemen? Ziet hij een andere mogelijkheid om takelwagens sneller ter plaatse te krijgen bij een ongeval en zo het fileleed te verminderen? Wat moet men precies begrijpen onder 'dringende opdracht'? Kan men bepalen dat de andere weggebruikers bij ongevallen de doorgang moeten vrijmaken, maar dat het prioritaire voertuig 'takelwagen' de wettelijke snelheidsbepalingen moet respecteren? Moeten de complexe bepalingen voor prioritaire voertuigen niet worden aangepast?

doivent-elles pas être adaptées?

11.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'article 37 du Code de la route règle l'usage d'une signalisation prioritaire. Les véhicules concernés sont mentionnés à l'article 28 de l'arrêté royal du 15 mars 1968. Une partie des véhicules énumérés figure dans cette liste.

Le ministre de la Mobilité peut accorder un certain nombre d'exceptions supplémentaires, mais les dépanneuses n'en font pas partie.

Du point de vue de la gestion technique de la circulation routière, il ne se justifie pas d'équiper préférentiellement les dépanneuses d'une signalisation prioritaire. L'objectif est de limiter autant que possible le nombre de véhicules prioritaires. Une multiplication de ceux-ci aurait un effet néfaste sur le respect des règles de circulation applicables à l'égard de ces véhicules.

La notion de "mission urgente" n'est pas définie plus avant dans le Code de la route, ce qui ne signifie pas pour autant que les conducteurs concernés puissent l'interpréter à leur guise. Au sein de certaines organisations, l'utilisation de gyrophares bleus et/ou d'une sirène fait l'objet de directives qui dépendent de la nature de la mission urgente et du moment où celle-ci a lieu. Les autorisations individuelles incluent également des conditions d'utilisation.

La simplification du Code de la route, qui fait actuellement l'objet d'une concertation avec les Régions, tient également compte de l'accessibilité du lieu de l'accident. Ainsi, les personnes ou les services convoqués par les polices fédérale ou locale pourront utiliser la bande d'arrêt d'urgence aux fins d'une intervention sur ce lieu.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il n'est pas rare que sur les bandes d'arrêt d'urgence, il n'y a pas assez d'espace pour permettre aux dépanneuses de s'y frayer un passage. Or c'est précisément le fait que leur intervention s'en trouve retardée qui provoque très souvent des embarras de circulation. La Région flamande préconise donc d'accorder également aux dépanneuses le statut de véhicule prioritaire. Nous devons avoir le courage d'envisager certaines exceptions.

L'incident est clos.

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

11.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Nederlands): Artikel 37 van de Wegcode regelt het gebruik van prioritaire signalisatie. De betrokken voertuigen zijn vastgesteld in artikel 28 van het KB van 15 maart 1968. Een deel van de opgesomde voertuigen is opgenomen in die lijst.

Daarnaast kan de minister van Mobiliteit een aantal bijkomende uitzonderingen toestaan, maar takelwagens zijn daar niet bij.

Verkeerstechnisch is er geen voorkeur om takelwagens uit te rusten met prioritaire signalisatie. Men wil het aantal prioritaire voertuigen immers zo klein mogelijk houden, anders zou men de verkeersregels ten opzichte van die voertuigen minder beginnen naleven.

Het begrip 'dringende opdracht' wordt in de Wegcode niet verder gedefinieerd, maar dat betekent niet dat de betrokken bestuurders dit zomaar zelf mogen bepalen. Binnen bepaalde organisaties zijn er richtlijnen over het gebruik van blauwe zwaailichten en/of het geluidstoestel, volgens de aard en het tijdstip van de dringende opdracht. Ook in de individuele vergunningen komen gebruiksvoorwaarden voor.

Momenteel is er overleg met de gewesten over de vereenvoudiging van de Wegcode en daarin wordt ook rekening gehouden met de toegankelijkheid tot de plaats van een ongeval. Personen of diensten die zijn opgeroepen door de federale of de lokale politie, mogen daartoe gebruik maken van de pechstrook.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Pechstroken bieden vaak onvoldoende doorgangsruijme voor takelwagens, terwijl hun vertraging net erg vaak overlast veroorzaakt. Het Vlaamse Gewest is vragende partij om ook takelwagens het statuut te geven van prioritair voertuig. We moeten bepaalde uitzonderingen durven overwegen.

Het incident is gesloten.

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

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)

12.01 Anthony Dufrane (PS): Suite à un changement de système informatique à la DIV, les bureaux ont été fermés durant plus de six jours, entraînant une accumulation importante des dossiers.

Qu'est-ce qui a provoqué un tel retard? 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? 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 (en français): Je regrette tout autant que vous ces retards car j'estime que le service ne peut être interrompu.

Cela dit, le week-end des 28 et 29 avril était suivi par le pont du 1^{er} mai, il n'y a donc eu de véritable fermeture supplémentaire que durant deux jours.

La réouverture des guichets de la DIV était prévue de longue date pour le vendredi 4 mai et a été affichée, dans tous les guichets, quelques jours auparavant. Elle a également été communiquée sur le site web et a fait l'objet de plusieurs flashs d'informations à l'intention des partenaires concernés. La mise en route de la nouvelle application a connu en revanche certains problèmes.

J'ai demandé au directeur général de la Direction Mobilité de me faire un rapport complet. Je réunirai ensuite les personnes concernées pour analyser ce qui n'a pas correctement fonctionné durant cette transition.

La nouvelle application informatique a été développée et est gérée par le SPF. Outre les avantages liés à une gestion interne, elle 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 CO₂. Enfin, elle constitue une étape importante dans la mise en œuvre d'une banque-carrefour des véhicules.

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): Door de implementatie van een nieuw computersysteem bij de DIV bleven de kantoren meer dan zes dagen lang gesloten. Als gevolg daarvan stapelden de dossiers zich op.

Hoe komt het dat er zo een grote vertraging werd opgelopen? Werd er op voorhand voldoende gecommuniceerd over de tijdelijke sluiting van de DIV-kantoren? Kan u ons meer uitleg geven over het nieuwe computersysteem? Waar dient het precies voor? Is er een verband met uw recente initiatief om eigenaars te verplichten een nieuwe nummerplaat aan te vragen telkens wanneer ze van voertuig veranderen? Beschikt u over nadere informatie over dat initiatief?

12.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet (Frans): Ik betreur die achterstand even sterk als u, want naar mijn mening mag de dienstverlening niet onderbroken worden.

Na het weekend van 28 en 29 april was er echter de brugdag voor 1 mei; de kantoren waren dus eigenlijk maar twee dagen langer gesloten.

Er was lang vooraf bepaald dat de loketten van de DIV tot vrijdag 4 mei gesloten zouden blijven, en dat werd enkele dagen op voorhand ook bij alle loketten met affiches bekendgemaakt. De sluiting werd ook aangekondigd op de website en in diverse infoflashes ter attentie van de betrokken partners. Bij het opstarten van de nieuwe applicatie zijn er evenwel een aantal problemen opgedoken.

Ik heb aan de directeur-generaal van de directie Mobiliteit een volledig verslag gevraagd. Ik zal daarna de betrokkenen samenroepen om te onderzoeken wat er tijdens de overstap naar de nieuwe toepassing fout is gelopen.

De nieuwe computertoepassing werd door de FOD ontwikkeld en wordt door deze dienst ook beheerd. Het intern beheer van de toepassing biedt een aantal voordelen, en bovendien voldoet de applicatie ook aan de Europese verplichting om meer gegevens te registreren, met name gegevens over milieuaspecten en technische aspecten. Zo speelt de toepassing een essentiële rol op het stuk van CO₂-monitoring. Ten slotte is de overstap naar

deze applicatie een belangrijke fase in de implementering van een kruispuntbank voor voertuigen.

Le projet validé n'a pas de lien direct avec l'initiative liée au changement de plaques.

Dit project werd al lang goedgekeurd en er is geen direct verband met het initiatief inzake de verandering van nummerplaat.

En ce qui concerne le changement de véhicule, mon administration m'a fait une proposition qui concerne le changement des différentes plaques d'immatriculation.

Wat het veranderen van voertuig betreft, heeft mijn administratie mij een voorstel gedaan dat betrekking heeft op de verandering van de nummerplaten.

12.03 **Anthony Dufrane** (PS): Je resterai attentif au dossier.

12.03 **Anthony Dufrane** (PS): Ik zal het dossier met aandacht blijven volgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique est levée à 16 h 23.

De openbare vergadering wordt gesloten om 16.23 uur.