

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1994-1995**

21 DECEMBER 1994

Voorstel tot instelling van een parlementaire onderzoekscommissie belast met het onderzoek naar een structureel preventie- en sanctiebeleid als duurzame en effectieve oplossing voor de aanhoudende dramatische verkeersonveiligheid in België

(Ingediend door de heer Van Hooland c.s.)

TOELICHTING

Op initiatief van de heer Elio Di Rupo, federaal minister van Verkeerswezen, vond op 6 december jl. in het Koninklijk Paleis een Ronde-tafelconferentie plaats. De voortdurende bekommering van de Koning — die daarbij de zorg van heel het land vertolkt — om de weekendongevallen en de verkeersonveiligheid in het algemeen, is genoegzaam bekend.

Het is één van de vele — ongetwijfeld — goede bedoelingen om iets te doen aan een fenomeen dat al jarenlang de publieke opinie beroert en dat niet langer geduld kan worden: 1 660 doden, 14 630 zwaar- en 61 385 lichtgewonden in 1993. Voor 1993 en 1994 betreuren wij gemiddeld 13 doden per weekend. De voorlopige cijfers voor 1994 vertonen opnieuw een toename van het aantal verkeersdoden. «Dodelijk België».

Ondanks de vele maatregelen die op verschillende bestuurs- en beleidsniveaus genomen werden, blijkt

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1994-1995**

21 DECEMBRE 1994

Proposition visant à instituer une commission d'enquête parlementaire chargée de rechercher une politique structurelle qui constitue une solution durable et efficace à l'insécurité routière dramatique persistant en Belgique

(Déposée par M. Van Hooland et consorts)

DEVELOPPEMENTS

Le 6 décembre dernier, une table ronde a été organisée au Palais royal à l'initiative de M. Elio Di Rupo, ministre fédéral des Communications. Le souci permanent du Roi, qui traduit les préoccupations que les accidents du week-end et l'insécurité routière en général causent dans l'ensemble du pays, est suffisamment connu.

Cette table ronde est l'une des nombreuses initiatives incontestablement bien intentionnées visant à remédier à un phénomène qui inquiète l'opinion publique depuis des années et que l'on ne saurait tolérer plus longtemps: 1 660 morts, 14 630 blessés graves et 61 385 blessés légers en 1993. Pour 1993 et 1994, l'on aura dû déplorer 13 morts en moyenne par week-end. Les chiffres provisoires pour 1994 font apparaître une nouvelle augmentation du nombre de morts sur la route. La Belgique est, en quelque sorte, mortelle.

Les statistiques relatives au nombre des victimes et aux dégâts matériels montrent donc qu'en dépit des

het dus uit de gegevens over slachtoffers en schade dat de aanpak ineffectief en inefficiënt blijft. In het relevante organisatie- en beleidssysteem vinden wij een verregaande bevoegdheidsversplintering en een desintegratie van verantwoordelijkheden.

Er rijzen ook vragen rond het bestaande wettenarsenaal, dat ontoereikend is. Daar waar reeds wettelijke voorzieningen bestaan, worden ze niet uitgevoerd, zoals de zaak van het rijbewijs met strafpunten bewijst. Het gerechtelijk en politieel apparaat kan op onvoldoende wijze inspelen op de doelgerichte beleidsvoering tot effectieve bestrijding van de moordende verkeersonveiligheid op alle soorten wegen.

Het probleem verdient dan ook een aanpak op structurele basis. Goedbedoelde coördinatie ad hoc is a priori ontoereikend.

Het te voeren beleid moet steunen op gegevens, sluitende argumentatie en gefundeerde beleidstheorie, en niet op gemeenplaatsen, gevoel en beelden.

Doel

Het doel van het onderzoek is ten gronde na te gaan hoe een strategisch en pro-actief verkeersveiligheidsbeleid op een meer gestructureerde basis ontworpen en gevoerd kan worden, met inbegrip van een gericht preventiebeleid en een geïntegreerd en effectief sanctiebeleid dat de verkeersonveiligheid drastisch weet aan te pakken.

Gebeurlijk zal het Parlement een meer aangepaste strategische organisatiestructuur doen opzetten, bijvoorbeeld in de vorm van een per definitie tijdelijk interbestuurlijk topproject, onder leiding van een professioneel projectleider met groot gezag (bijvoorbeeld een Koninklijk Commissaris).

Met het parlementair onderzoek zal op het hoogste niveau in het land snel een basis en een kader aangeikt kunnen worden voor het al herhaaldelijk aangekondigd maatschappelijk discours over de morbide mobiliteit en voor een «contract met de burger».

ONDERZOEKSCOMMISSIE

Aangezien het hier allerminst om een geïsoleerd probleem gaat, maar veeleer over het sluitstuk in het mobiliteitsvraagstuk in het algemeen, zullen er vele beleidsactoren en gesprekspartners eventueel gevorderd en zeker gehoord moeten worden, dit in soms pijnlijke dossiers, zoals weigering van vervolging en verwaarlozing van het algemeen belang ten voordele van particulier gewin.

nombreuses mesures qui ont été prises aux divers niveaux administratifs et politiques pour essayer de résoudre le problème, les efforts déployés manquent d'efficacité. Le système politique et organisationnel concerné se caractérise par un grand éparpillement des compétences et une désintégration des responsabilités.

Il y a également lieu de s'interroger au sujet de l'arsenal légal existant qui est également inefficace. Certaines dispositions légales ne sont pas mises à exécution, comme le montre l'affaire du permis à points. L'appareil judiciaire et policier ne peut mettre que partiellement à exécution la politique visant à combattre efficacement l'insécurité routière qui sévit sur tous les types de routes.

Il y a donc lieu de s'attaquer structurellement au problème. Une coordination bien intentionnée et réalisée sur une base ad hoc est a priori insuffisante.

La politique à mener doit être fondée sur des données valables, sur une argumentation logique et sur une base théorique sérieuse, au lieu de l'être sur des lieux communs, des sentiments et des images.

Objet

L'enquête a pour objet d'examiner en détail de quelle manière il faudrait concevoir et mettre en œuvre une politique stratégique et proactive de sécurité routière reposant sur une base plus structurée et comprenant une politique spécifique de prévention et une politique intégrée et efficace de répression permettant de combattre résolument l'insécurité routière.

Le cas échéant, le Parlement fera mettre en place une structure organisationnelle stratégique plus appropriée, qui pourrait prendre la forme, par exemple, d'un superprojet interadministratif, temporaire par définition, placé sous la conduite d'un directeur de projet professionnel (par exemple, un commissaire royal).

L'enquête parlementaire fournira rapidement, au niveau le plus élevé du pays, une base et un cadre pouvant servir au débat de société, annoncé déjà à de multiples reprises, sur la morbidité de la mobilité et sur un contrat avec le citoyen.

COMMISSION D'ENQUETE

Loin d'être isolé, le problème qui nous occupe constitue l'élément-clé de la question de la mobilité en général. Dès lors, il sera probablement nécessaire de requérir l'avis ou, en tout cas, d'entendre de nombreux acteurs politiques et d'interlocuteurs concernés par des dossiers parfois sensibles comme le refus de poursuivre et la subordination de l'intérêt général à des intérêts particuliers.

Daarom lijkt het ons aangewezen te kiezen voor de techniek van het parlementair onderzoek. Deze aanpak heeft reeds in het verleden aangetoond dat het Parlement finaal belangrijke bijstellingen in het beleid kan (doen) doorvoeren.

Ook daarom omvat de doelstelling specifiek de beleidssturende en de integrerende opdracht van de onderzoekscommissie. Alle aspecten van het maatschappelijk probleem, van de beleidsvoering en van het beleidssysteem komen hierbij aan bod.

Wie doet nu immers rekenschap afleggen over het gevoerde beleid, op basis van wat en met welk gevolg bij gebeurlijk verzuim of fout handelen in het ruime proces van het verkeersbeleid, dat chronisch faalt in zijn effecten?

WERKWIJZE

De werkwijze sluit aan bij het voorstel J. Vande Lanotte over de oprichting van een onderzoekscommissie m.b.t. de mensenhandel (Gedr. St. Kamer, 673/1- B.Z. 91-92).

Binnen de grenzen door het Bureau te stellen, opent dit voor de commissie de mogelijkheid om zich te laten bijstaan door professionele beleidsanalisten en deskundige medewerkers, teneinde de kwaliteit van het onderzoek te bevorderen. Verder zal bij besloten vergaderingen de discretie steeds effectief gewaarborgd moeten worden, rekening houdend met het specifiek statuut van parlementsleden.

Bob VAN HOOLAND.

*
* *

VOORSTEL

Artikel 1

Er wordt een onderzoekscommissie ingesteld. Deze commissie heeft als opdracht, op basis van een diepgaand onderzoek van de betrokken sectoren en actoren, aanbevelingen te formuleren en maatregelen te doen nemen, die een strategisch en pro-actief, structureel-geïntegreerd beleid verzekeren tot bestrijding van de algemene verkeersonveiligheid. Daartoe zal ze zowel het wetgevend, gerechtelijk, politieel, administratief, als elk ander relevant bestuurlijk en interbestuurlijk aspect van de problematiek diepgaand (doen) onderzoeken.

C'est la raison pour laquelle il nous paraît indiqué d'opter pour la technique de l'enquête parlementaire. Elle a déjà montré dans le passé que le Parlement était bel et bien à même, en fin de compte, d'apporter des ajustements importants à la politique des pouvoirs publics.

C'est pour cette raison aussi que la commission d'enquête est chargée spécifiquement, dans le cadre de la proposition, d'une mission d'orientation politique et d'intégration. Tous les aspects du problème de société, de la conduite de la politique et du système politique sont à prendre en considération.

Pour l'heure, la question se pose, en effet, de savoir à quelles instances il appartient de réclamer des comptes au sujet de la politique menée, sur quelle base elle doit le faire et quelles sont les conséquences d'une négligence ou d'une faute commise éventuellement dans le vaste cadre de la politique suivie en matière de circulation qui se solde généralement par des échecs.

METHODE

La méthode adoptée s'inspire de la proposition de J. Vande Lanotte sur la création d'une commission d'enquête relative à la traite des êtres humains (doc. Ch., 673/1 - S.E. 91/92).

Dans les limites fixées par le bureau, la commission aura la possibilité de se faire assister par des analystes professionnels et des experts, en vue de promouvoir la qualité de l'enquête. Par ailleurs, la discrétion voulue sera toujours assurée, grâce à des réunions tenues à huis clos, eu égard au statut spécifique des parlementaires.

*
* *

PROPOSITION

Article premier

Une commission d'enquête est instituée qui sera chargée de formuler des recommandations et de faire adopter des mesures permettant de garantir la mise en œuvre d'une politique structurellement intégrée, stratégique et proactive de lutte contre l'insécurité routière en général, et de le faire sur la base d'un examen approfondi des secteurs et des acteurs concernés. A cet effet, elle devra faire étudier les aspects législatifs, judiciaires, policiers, administratifs et interadministratifs des problèmes qui se posent.

Art. 2

De commissie bestaat uit 21 leden, benoemd overeenkomstig de regel van de evenredige vertegenwoordiging van de politieke fracties.

Art. 3

De commissie bezit, zonder enige beperking, alle bevoegdheden bepaald in artikel 56 van de Grondwet en in de wet van 3 mei 1880 op het parlementair onderzoek.

Art. 4

De commissie brengt verslag uit binnen zes maanden volgend op haar installatie.

Art. 5

De commissie kan, binnen de budgettaire beperkingen door het Bureau opgelegd, alle nodige maatregelen nemen teneinde het onderzoek met de nodige deskundigheid uit te voeren. Ze kan daartoe, maximaal voor de duur van haar werkzaamheden, arbeidsovereenkomsten sluiten.

Wanneer de commissie tot een geheime zitting beslist, kan de voorzitter van de commissie aan de betreffende fractie vragen een lid dat de discretieplicht niet respecteert, te vervangen.

Bob VAN HOOLAND.
Paul-Joseph BENKER.
Willy KUIJPERS.
Jan LOONES.
Laurent APPELTANS.
Jos TRUYEN.
Nelly MAES.

Art. 2

La commission se composera de 21 membres désignés conformément à la règle qui régit la représentation proportionnelle des groupes politiques.

Art. 3

La commission sera investie de tous les pouvoirs prévus par l'article 56 de la Constitution et par la loi du 3 mai 1880 sur les enquêtes parlementaires.

Art. 4

La commission fera rapport dans les six mois de son installation.

Art. 5

La commission pourra, dans les limites budgétaires fixées par le bureau, prendre toutes mesures utiles afin de mener son enquête avec la rigueur voulue. A cet effet, elle pourra conclure des contrats de travail dont la durée ne pourra excéder celle de ses travaux.

Lorsque la commission décidera de se réunir à huis clos, le président pourra demander au groupe en question de remplacer en son sein celui de ses membres qui n'aurait pas respecté l'obligation de discrétion.