



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

12-11-2007

Namiddag

lundi

12-11-2007

Après-midi

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V - N-VA</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams – Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
<i>PS</i>	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VB</i>	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>
	<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>		<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

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

INHOUD

- Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Mobiliteit over "het vrachtwagenverkeer op zondag" (nr. 50) 1
Sprekers: Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Mobiliteit over "de homologatie van de mobiele keuringsstations voor vrachtwagens" (nr. 51) 2
Sprekers: Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Wouter De Vriendt aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartverkeer via de luchthaven van Oostende" (nr. 62) 4
Sprekers: Wouter De Vriendt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Mobiliteit over "de inschrijving van voertuigen via internet" (nr. 148) 6
Sprekers: Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit over "de slechte scores voor verkeersveiligheid" (nr. 180) 7
Sprekers: Stefaan Van Hecke, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse" (nr. 213) 10
Sprekers: Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid aan spoorwegoverwegen" (nr. 225) 12
Sprekers: Valérie De Bue, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit

SOMMAIRE

- Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Mobilité sur "la circulation des camions le dimanche" (n° 50) 1
Orateurs: Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité
- Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Mobilité sur "l'homologation des stations mobiles de contrôle des camions" (n° 51) 2
Orateurs: Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité
- Question de M. Wouter De Vriendt au ministre de la Mobilité sur "le trafic aérien à l'aéroport d'Ostende" (n° 62) 4
Orateurs: Wouter De Vriendt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité
- Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Mobilité sur "l'immatriculation de véhicules par internet" (n° 148) 6
Orateurs: Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité
- Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité sur "les mauvais résultats en matière de sécurité routière" (n° 180) 7
Orateurs: Stefaan Van Hecke, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité
- Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace" (n° 213) 10
Orateurs: Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la sécurité aux passages à niveau" (n° 225) 12
Orateurs: Valérie De Bue, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 12 NOVEMBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 12 NOVEMBRE 2007

Après-midi

La séance est ouverte à 14.28 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.28 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Mobilité sur "la circulation des camions le dimanche" (n° 50)

01 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Mobiliteit over "het vrachtwagenverkeer op zondag" (nr. 50)

01.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors des États généraux de la sécurité routière en Wallonie, le ministre Antoine s'est prévalu d'une sortie dont il a généralement seul le secret, mais qui touche un sujet qui est de la compétence fédérale, à savoir l'interdiction éventuelle de circulation des camions le dimanche.

Pour étayer ses propos, il a fait référence à des statistiques françaises qui présenteraient la mesure sous un jour favorable et positif. Il est vrai que la France interdit la circulation des camions le dimanche. L'Allemagne et l'Italie également. Néanmoins, ce propos a fait réagir l'UPTR et la FEBETRA parce qu'elles n'avaient pas été consultées et en raison de leurs doutes sur l'éventuel rapport mettant en lumière les avantages hypothétiques de la mesure.

En outre, rappelons aussi que pour elles, cette compétence restant fédérale, il s'agissait d'un signe de l'unité du code qu'elles souhaitaient voir préservée.

De plus, monsieur le ministre, même sur un plan écologique, le "stop & go" est parfois très critiqué et critiquable d'ailleurs.

Dès lors mes questions sont les suivantes.

En la matière, des études sont-elles menées ou des études ont-elles été portées à la connaissance de votre ministère qui pourraient nous éclairer dans le débat?

Avez-vous eu des discussions avec l'UPTR et la FEBETRA ou peut-être d'autres organismes?

Quelle est votre position en la matière?

01.01 Jean-Luc Crucke (MR): Met zijn voorstel om een zondags rijverbod voor vrachtwagens in te voeren, waarvan sprake in de pers, heeft de heer Antoine onrust gezaaid bij de UPTR (*Union professionnelle des transporteurs routiers*) en FEBETRA (Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners). Zij vrezen dat de minister vooral wil scoren met de aankondiging van een maatregel waarvan de doeltreffendheid lang niet bewezen is.

Werden er studies uitgevoerd inzake een zondagrijverbod?

Hebt u overleg gepleegd met de UPTR en FEBETRA?

Wat is uw standpunt in dit dossier?

Hebt u minister Antoine eraan herinnerd dat hij ten aanzien van deze federale aangelegenheid niet buiten zijn boekje dient te gaan?

Avez-vous eu l'occasion de débattre de ce sujet avec les ministres régionaux?

01.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, à ma connaissance, il n'existe actuellement en Belgique aucune étude sur les effets d'une interdiction de la circulation des poids lourds le dimanche.

Cependant, on sait, via l'association française Prévention routière, que le maintien de cette interdiction – pratiquée en France depuis 1974 – permet d'éviter sur son territoire les encombrements lors des grandes migrations du week-end; de respecter le repos du dimanche, indispensable aux chauffeurs routiers pour exercer leur métier dans les meilleures conditions; enfin, de réduire les risques d'accidents suite aux différentiels de taille et de vitesse entre les poids lourds et les voitures de tourisme qui se croisent ce jour-là.

Pour le reste, je me sens honoré que vous me demandiez ma position sur cette question. Je préfère la renvoyer à l'orange bleue: on ne sait jamais! Le ministre Antoine, qui est quelque peu orange si je ne me trompe pas, peut réaliser ce qu'il veut et poser des panneaux variables ou non le long des routes. Lui a le choix entre faire quelque chose avec les rouges et dans l'avenir avec les bleus.

01.02 Minister Renaat Landuyt: Voor zover ik weet werden er tot op heden in België geen studies over de effecten van een rijverbod voor vrachtwagens op zondag uitgevoerd. Frankrijk handhaaft een dergelijk verbod wel, om opstoppen tijdens de grote vakantie-uittochten die in een weekend vallen, te voorkomen, de zondagsrust voor vrachtwagenbestuurders te respecteren en het risico op ongevallen te verkleinen.

Ik ben vereerd dat u me vraagt hoe ik tegenover deze kwestie sta. Toch laat ik dit liever aan de oranje-blauwe partijen over. Minister Antoine kan in deze materie optreden en de wegen al dan niet uitrusten met variabele verkeersborden.

01.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa non-réponse. J'ai cru comprendre que l'orange qui se situe tantôt d'un côté tantôt de l'autre vous complique quelque peu la vie. Vous n'êtes pas le seul: pour les entreprises aussi, c'est plus compliqué, et donc pour notre économie. Il ne m'appartient pas d'ouvrir le débat sur les sensibilités orange. Votre prudence est de bon aloi et, par conséquent, c'est moi qui suis honoré.

01.03 Jean-Luc Crucke (MR): Ik dank de minister voor zijn al te verhelderend antwoord.

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

02 Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Mobilité sur "l'homologation des stations mobiles de contrôle des camions" (n° 51)

02 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Mobiliteit over "de homologatie van de mobiele keuringstations voor vrachtwagens" (nr. 51)

02.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai trouvé mon inspiration dans la presse néerlandophone - "De Standaard", "Het Nieuwsblad" et "Het Volk" -, qui, en parlant de ces stations mobiles, semblait émettre quelques doutes durant la période estivale sur la rapidité et l'efficacité de la mesure et du contrôle. Entendons-nous bien, ce qui est mis en cause, c'est uniquement la possibilité de contrôler les freins. Il semblerait qu'en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement, le système soit performant.

L'IBSR et le SPF Mobilité semblent se renvoyer la balle: une administration semble dire qu'elle n'est pas responsable et l'autre dit qu'elle ne l'est pas entièrement.

Le système est-il fonctionnel à l'heure où je vous parle? Est-il

02.01 Jean-Luc Crucke (MR): De Nederlandstalige pers heeft vragen bij de snelheid en de doeltreffendheid van de mobiele stations wat de keuring van de remmen betreft. Het BIVV en de FOD Mobiliteit zijn het zo te zien niet eens over hun respectieve verantwoordelijkheid in deze. Werkt de controleregeling op dit ogenblik naar behoren? Welke besluiten kunnen we trekken uit een eventuele evaluatie van die controles, ook wat de frequentie ervan betreft?

optimalisé?

Y a-t-il une responsabilité dans le chef de l'IBSR ou du SPF Mobilité?
À ce stade, quelles conclusions peut-on tirer d'une éventuelle évaluation de ces contrôles et de leur fréquence?

Je vous remercie.

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, il faut toujours lire les journaux tant francophones que néerlandophones avec prudence.

Il faut savoir qu'un autre groupe: "Het Laatste Nieuws"- "De Morgen", écrit de temps en temps la même chose que le groupe "De Standaard"- "Het Nieuwsblad"- "Het Volk".

Monsieur Crucke, je vous remercie pour votre question. Il n'y a aucun conflit de compétence entre l'IBSR et mon administration. Chacun sait ce qu'il doit faire.

Une discussion technique, en quelque sorte, a eu lieu suite à l'opposition de certaines firmes qui distinguent deux éléments lors des constats relatifs au freinage. Dans des notes techniques, elles m'expliquent que les constats relatifs aux déséquilibres au niveau du freinage ne présentent effectivement aucun problème. Les discussions techniques concernent les constats relatifs à l'efficacité du freinage. Sur le fond, il n'y a donc pas vraiment de problème.

Revenons-en aux constats effectués sur nos routes. En un an, 6.474 véhicules ont été contrôlés. Sachant qu'un contrôle dure environ une demi-heure, on peut dire que nos deux stations mobiles ont fort bien travaillé. Sur les 6.474 véhicules contrôlés, 2.095 étaient défectueux, à savoir 32,3% des poids lourds présents sur nos routes. En ce qui concerne la dangerosité, 8,25% des véhicules ont été immobilisés car ils représentaient un danger trop important sur nos routes.

Il faut poursuivre les contrôles techniques effectués le long de nos routes. J'espère d'ailleurs que mon successeur suivra cette voie. Nous le pensons et les chiffres le soulignent: il ne faut pas se limiter au contrôle des camions immatriculés en Belgique.

Il faut surtout contrôler le long des routes, là où passent les voitures qui ne sont pas immatriculées en Belgique et qui ne sont pas en règle. J'ajouterai que des véhicules immatriculés en Belgique et qui se mettent en règle à la suite d'un contrôle peuvent très bien ne plus l'être entre-temps. C'est la grande leçon retenue lors des actions menées depuis un an.

02.03 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. Les chiffres me semblent suffisamment importants que pour pouvoir en tirer des conclusions: les informations communiquées sont alarmantes et, de fait, ces contrôles sont nécessaires.

Par ailleurs, ce n'était pas l'objet de ma question et on pourrait donc en reparler une prochaine fois, mais je crois qu'il serait bon d'obtenir le rapport concernant l'immatriculation de ces véhicules. A-t-on affaire majoritairement à des véhicules immatriculés en Belgique ou à l'étranger? Ce n'est pas que je veuille faire des comparaisons de bon

02.02 Minister Renaat Landuyt: Er is geen sprake van enig bevoegdheidsconflict tussen het BIVV en mijn administratie.

Nadat sommige firma's de vaststellingen bij de remcontrole hadden betwist, vond een technische discussie plaats. Het is niet de grond van het probleem dan wel de vaststelling van de gebreken die vragen doet rijzen.

Op een jaar tijd werden er 6.474 voertuigen gecontroleerd. In 32 procent van de gevallen werden er tekortkomingen vastgesteld. Iets meer dan acht procent van de voertuigen moest aan de kant blijven omdat ze te gevaarlijk zijn.

We moeten deze kwestie blijven volgen door regelmatig technische controles op ons wegennet uit te voeren. Zo kunnen we ook vrachtwagens controleren die niet in België zijn ingeschreven en die soms niet in orde zijn.

Tekorten worden echter ook op voertuigen vastgesteld die in België ingeschreven zijn.

02.03 Jean-Luc Crucke (MR): De cijfers lijken me belangrijk genoeg om er alarmerende conclusies uit te trekken. Het zou zinvol zijn het aandeel gecontroleerde voertuigen te kennen die in het buitenland ingeschreven zijn alsook de weerslag van deze factor op de vaststelling van een defect.

ou de mauvais aloi, mais ...

02.04 Renaat Landuyt, ministre: J'ai posé la même question. Environ 60% des voitures immatriculées à l'étranger, pour la plupart en Europe, ont été contrôlées. Ce que nous ignorons encore, c'est l'ordre de grandeur entre les immatriculations étrangères et les voitures défectueuses. C'est une bonne question également. L'analyse des chiffres ne nous permet pas de statuer précisément en la matière.

02.04 Minister Renaat Landuyt: Ongeveer 60 procent van de gecontroleerde voertuigen was in het buitenland ingeschreven. Ik beschik nog niet over de gegevensanalyse waarmee een eventueel verband tussen de inschrijving in het buitenland en de aard van de vastgestelde defecten gelegd zou kunnen worden.

02.05 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le ministre, je reviendrai donc prochainement sur la question!

02.05 Jean-Luc Crucke (MR): Ik zal dan ook eerdaags op die vraag terugkomen.

02.06 Renaat Landuyt, ministre: S'il y a une prochaine fois! Mais, je suis disposé à vous donner tous les éléments en ma possession!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Wouter De Vriendt aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartverkeer via de luchthaven van Oostende" (nr. 62)

03 Question de M. Wouter De Vriendt au ministre de la Mobilité sur "le trafic aérien à l'aéroport d'Ostende" (n° 62)

03.01 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verneem dat er vluchten zijn op de luchthaven van Oostende die de aandacht trekken van een aantal inwoners. Sinds 27 juni van dit jaar voert een vrachtvliegtuig Douglas DC-8 met een Ghanese registratie 9G-AXA vluchten uit vanuit Oostende. Op 15 juli voerde dit vliegtuig een eerste vlucht uit naar Basra in Irak. Sindsdien gebeurde er nog minstens acht dergelijke vluchten. Ik heb in mijn vraag de betreffende vluchten opgelijst, dus ik ga ze hier niet overlopen.

03.01 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): Des vols sont effectués au départ de l'aéroport d'Ostende au moyen d'un avion de transport de fret du type Douglas DC8 avec l'immatriculation ghanéenne 9G-AXA. L'appareil vole sur Bassora.

Graag vernam ik van de minister een aantal zaken.

Ten eerste, werden al deze vluchten uitgevoerd in naleving van de wetgeving inzake het vervoeren van gevaarlijke stoffen, het luchtwetboek enzovoort?

La loi a-t-elle toujours été observée dans le cadre de ces vols? Des marchandises sont-elles également acheminées vers l'Irak depuis d'autres aéroports? Quel est l'itinéraire de l'avion et quel rôle joue l'aéroport d'Ostende? Quelle est la nature du chargement? Quelle société assure ces vols? Le ministre considère-t-il qu'elle soit apte à le faire?

Ten tweede, hebt u weet van bijkomende vluchten, uitgevoerd door het toestel 9G-AXA naar Basra? Vinden er ook vliegtransporten van goederen naar Irak plaats vanuit andere Belgische luchthavens? Zo ja, welke?

Ten derde, uit de vlieggegevens blijkt duidelijk dat er een tussenstop is in Oostende. Bent u op de hoogte van het traject dat het toestel telkens aflegt? Kunt u de rol van België en specifiek de rol van de luchthaven van Oostende toelichten?

Ten vierde, bent u op de hoogte van de inhoud van de lading die deze vliegtuigen naar Irak transporteren? Werden hieromtrent speciale maatregelen genomen en afspraken gemaakt?

Ten vijfde, onder welke maatschappij worden deze vluchten uitgevoerd? Vindt u deze maatschappij geschikt om een dergelijk transport uit te voeren?

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, het gaat over de maatschappij Air Charter Express Limited, die in Oostende een exploitatiebasis heeft. Deze maatschappij heeft toestemming gevraagd voor het uitvoeren van ferryflights en technische landingen voor het toestel DC-8 met registratie zoals omschreven in uw vraag van op de luchthaven van Oostende. Deze vluchten vertrekken van de luchthaven van Lenham (UK) en hebben als bestemming Basra, Irak.

Over de aard van de cargo weet mijn administratie in elk geval dat het niet gaat om gevaarlijke stoffen of explosieven, gezien daarvoor een vergunning moet worden gevraagd, wat niet is gebeurd. Wat de werkelijke inhoud van de cargo is, is een vraag voor de douanediensdiensten die onder de bevoegdheid van Financiën vallen.

Alvorens een maatschappij toestemming te verlenen voor het uitvoeren van vluchten werd zoals gebruikelijk aan de dienst Inspectie van DG Luchtvaart advies gevraagd over de conformiteit van deze maatschappij en haar toestel met de wetgeving inzake veiligheid. Ter zake waren geen problemen, ook niet internationaal.

Wat de mobiliteitsaspecten betreft, is alles dus in regel.

Ik overloop uw vragen even. Wat uw eerste vraag betreft, is alles wat mij betreft in orde.

Wat uw tweede vraag betreft, er zijn wellicht nog vluchten naast degene die u genoemd hebt. Dat is echter niet zeker. Ik heb deze middag niet meer kunnen nagaan of er nog vluchten waren naast degene die u opgesomd hebt. Het is echter best mogelijk omdat ze daarvoor een vergunning hebben. Er zijn geen vluchten van andere maatschappijen in dezelfde richting gekend, noch van Oostende, noch van andere luchthavens. Dat is in ieder geval bevestigd.

De tussenstop die ze maken in Oostende – vandaar dat ze ferry flights heten – betreft eigenlijk staff en fuel. Het gaat dus om het bijtanken. Blijkbaar is dat op die afstand belangrijk, hoe vreemd het ook klinkt. Wellicht omdat ze daar een basis hebben, gebeurt daar ook een personeelsswissel.

Ik weet zelf niet wat daar zit, maar normalerwijze gaat het om logistiek. Gezien er geen wapenvergunning is, zou het moeten gaan om logistiek, mogelijks voor de Engelse troepen daar. Het gaat dus om alles wat geen wapens betreft. Waarschijnlijk gaat het om voeding.

De naam van de firma heb ik ook al gegeven en hiermee meen ik perfect te hebben geantwoord.

03.03 **Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister bedanken voor zijn uitgebreid en bijna perfect antwoord. Een gedeelte van vraag twee blijft immers nog onbeantwoord, namelijk of er nog bijkomende vluchten uitgevoerd werden.

03.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Les vols ont été effectués par la société Air Charter Express Limited, qui possède une autorisation d'exploitation à Ostende. Cette société est autorisée à effectuer les *ferryflights* au départ d'Ostende. Les avions décollent de Lenham, au Royaume-Uni, à destination de Bassora. L'escale à Ostende est du type *staff and fuel*.

Le chargement ne comporte aucune substance nocive car aucune autorisation n'a été sollicitée à cet effet. Son contenu est connu des douanes. Je n'en connais pas la nature mais je pense qu'il s'agit de matériel logistique. Il n'existe pas de licence de transport d'armes.

Lors de la demande, ces vols ont été considérés comme normaux, également au plan international. J'ignore s'il y a eu des vols autres que ceux de la liste. J'imagine que oui. Il n'y a pas d'autres vols avec cette destination depuis la Belgique.

03.03 **Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen!): La réponse était presque parfaite. Une seule question n'a pas été traitée.

03.04 Minister **Renaat Landuyt**: Uw opsomming ging tot 15 september. Ik denk dat er nadien nog geweest zijn. Het kan bijna niet anders.

03.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Sans doute y a-t-il encore eu des vols après le 15 septembre. Il existe en effet une autorisation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de la Mobilité sur "l'immatriculation de véhicules par internet" (n° 148)

04 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Mobiliteit over "de inschrijving van voertuigen via internet" (nr. 148)

04.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, pour rassurer M. le ministre, en dehors de la presse néerlandophone, je lis également les communiqués de presse qui proviennent du SPF Mobilité...

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre: ... rédigés dans les deux langues!

04.03 **Jean-Luc Crucke** (MR): Effectivement, ce qui nous permet d'établir directement une comparaison! Ils disent la même chose, ils vantent d'ailleurs...

04.04 **Renaat Landuyt**, ministre: (...)

04.05 **Jean-Luc Crucke** (MR): Peuvent-ils encore mieux rédiger? Peut-être est-ce la question!

Les chiffres communiqués au mois de septembre et relatifs à l'immatriculation par internet des véhicules sont intéressants: 47,78% des immatriculations se font par ce système moderne. Et c'est tant mieux! Cela signifie une plus grande rapidité d'obtention des plaques, donc une meilleure qualité du service. On ne peut que s'en réjouir!

Le même communiqué évoquait de nouvelles pistes qui pourraient être étudiées et élargir davantage cette possibilité. Quelles sont ces nouvelles pistes en cours d'étude? Par ailleurs, bénéficier d'un recours plus prompt à internet laisse supposer que moins de personnel sera nécessaire pour le service. Eu égard aux ressources humaines, des mesures ont-elles été prises en la matière, peut-être des affectations différentes du personnel?

Je me suis également laissé dire que d'autres pays étaient intéressés par ce système. Quels sont ces pays inspirés par la manière dont nous travaillons?

04.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en ce qui concerne la première partie de votre question, pour certains véhicules, des vérifications particulières doivent être opérées, par exemple, dans le cas d'une importation. Il s'agit donc de concevoir une informatisation préalable de ces contrôles avant toute procédure d'immatriculation par internet.

Par contre, le renouvellement annuel des plaques commerciales, destinées notamment aux garagistes, pourra être réalisé par internet dès 2008. Pour le moment, des tests sont en cours.

04.05 **Jean-Luc Crucke** (MR): Een persbericht van de FOD Mobiliteit van 11 oktober leert ons dat ongeveer 50 procent van de inschrijvingen voortaan via internet gebeuren en dat de DIV diverse pistes onderzoekt om het aantal inschrijvingen die via internet kunnen worden verricht, te verhogen.

Om welke pistes gaat het? Quid met de human resources wier werklast bijgevolg sterk is afgenomen

Bepaalde landen zouden hun interesse voor dat initiatief hebben laten blijken. Om welke landen gaat het?

04.06 Minister **Renaat Landuyt**: Voor bepaalde voertuigen – bijvoorbeeld ingevoerde – moeten bijzondere controles worden uitgevoerd. Die controlegegevens moeten derhalve vooraf gecomputeriseerd worden. Daartegenover staat dat de commerciële platen vanaf 2008 via internet verlengd zullen kunnen worden. Het systeem wordt

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, il s'agit de ne pas oublier que l'utilisation de l'internet est destinée à gagner du temps. Aujourd'hui, nous nous employons à ce que l'utilisateur dispose de sa plaque d'immatriculation après deux jours, ce qui constituera un réel progrès par rapport au délai actuel. D'un côté, nous y gagnons en ressources humaines mais, de l'autre, ne tablons pas sur un objectif exagéré: grâce à l'informatisation, nous nous adaptons à la demande.

En outre, nous nous efforçons d'utiliser le même personnel pour mettre en œuvre une sorte de call center. Nous avons deux problèmes à résoudre: le timing pour la remise des plaques d'immatriculation dans les plus brefs délais et la possibilité d'informer au mieux les usagers; de là, l'installation de ce call center coordonné par le même personnel.

Je n'oserai pas en dire davantage: l'opération est assez difficile à réaliser. Le point sensible de la DIV reste la manière de répondre au téléphone, dans le cas où une réponse est fournie. Selon moi, il reste du travail à ce point de vue et c'est l'objectif que nous visons.

Enfin, notre initiative a été récemment exposée au sein de l'association qui réunit l'ensemble des services d'immatriculation de l'Union européenne. L'intérêt marqué par certains représentants des autres États membres, notamment la Finlande, n'a toutefois pas débouché jusqu'à présent sur une demande plus précise de collaboration en vue d'une implémentation de la procédure. On remarque cependant un certain intérêt sur l'avancement de nos travaux.

04.07 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse.

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

05 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit over "de slechte scores voor verkeersveiligheid" (nr. 180)

05 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité sur "les mauvais résultats en matière de sécurité routière" (n° 180)

05.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tussen 2005 en 2006 daalde het aantal verkeersdoden in ons land slechts met 1,8%, terwijl in heel Europa een daling van 5% werd opgetekend. Voor de periode van 2005 en 2006 bekleedt ons land daarmee slechts een 18^{de} plaats op 28 Europese landen. Dat schrijft althans de European Transport and Safety Council, de Europese koepel van verkeersveiligheidsorganisaties die elk jaar meten in welke mate de Europese lidstaten hun aantal verkeersdoden terugdringen.

Ook qua aantal verkeersdoden per miljoen inwoners scoren wij slecht. Met 102 doden staat België slechts 17^{de}. In Nederland sterven jaarlijks 45 mensen per miljoen inwoners in het verkeer. Dat is minder dan de helft van in België. Ook het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wijst erop dat de meest recente cijfers geen beterschap tonen. De verkeersveiligheidsbarometer van juni 2007 toont zelfs het begin van een stijging van het aantal doden.

momenteel getest.

Het is de bedoeling tijd te winnen en de platen na twee dagen af te leveren.

Met het aldus overtoollig geworden personeel trachten we een callcenter te bemannen. Dat project beantwoordt aan de tweede doelstelling van de operatie, namelijk het beter informeren van het publiek.

We hebben ons project voorgesteld aan IREC, de vereniging van de inschrijvingsdiensten van de Europese Unie. Een aantal landen – waaronder Finland – heeft weliswaar reeds belangstelling getoond, maar tot op heden niet om samenwerking verzocht.

05.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Selon l'organe faïtier des organismes de sécurité routière, le nombre de tués sur la route en Belgique n'a diminué que de 1,8 % entre 2005 et 2006, alors que moyenne européenne se monte à 5 %. Nous obtenons également de mauvais chiffres concernant le nombre de tués par million d'habitants. Ainsi, nous comptons plus du double de tués sur la route que les Pays-Bas. Les derniers chiffres n'indiquent aucune amélioration, au contraire.

À quoi le ministre attribue-t-il cette baisse insuffisante et comment

Er zullen dus nieuwe, drastische maatregelen nodig zijn, maar wellicht, mijnheer de minister, zal dat voor uw opvolger zijn. Ik had toch graag nog een antwoord op de volgende vragen. Welke zijn volgens de minister de oorzaken voor deze kleine daling in de periode 2005-2006? Hoe verklaart de minister het verschil met de cijfers uit Nederland? Tonen deze cijfers niet een tekortkoming aan van het mobiliteitsbeleid van deze regering? Welke drastische maatregelen heeft de regering genomen toen zij kennis nam van deze cijfers? Welke maatregelen zijn volgens de minister nodig om het tij te doen keren en België koploper te maken inzake het terugdringen van het aantal verkeersdoden?

05.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen niet te uitgebreid te antwoorden want anders moet ik drie jaar beleid uitleggen, maar toch een volledig schematisch overzicht te geven. Wat de drastische maatregelen betreft, zal ik niet direct verwijzen naar mijn opvolger. Ik wil erop wijzen dat er sedert maart, sedert de tweede Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid, eigenlijk een globaal akkoord bestaat. Daar werd de balans opgemaakt en werden de moeilijkheden die er nu zijn, voorspeld.

Als u de documenten rustig naleest, zult u merken dat er een globale vaststelling was van de inhaalbeweging toen wij bij de drie sterkste dalers van Europa behoorden inzake dodelijke ongevallen. Het ging toen om cijfers van hetzelfde instituut. Eens die snelle inhaalbeweging werd gerealiseerd, was het de grote uitdaging om de volgende fase in te zetten. Ter zake werd een achtpuntenakkoord bereikt waarvan ik hoop dat ik het zal terugvinden in het volgende regeerakkoord want eigenlijk heeft iedere politieke partij dit in maart 2006 onderschreven. Voor de toekomst verwijs ik dan ook naar het achtpuntencharter van de tweede Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid.

Ik ben drie jaar geleden binnengestapt met de dynamiek van de eerste Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid die door collega Durant werd opgestart.

Het eerste wat wij vaststelden, drie jaar geleden – of bijna drie en een half jaar geleden, want deze legislatuur duurt iets langer dan voorzien – was dat wij niet konden spreken zoals vandaag over een recente daling of stijging van het aantal verkeersongevallen, want wij hadden geen cijfers. U weet het of u weet het niet, maar drie jaar geleden baseerde men zich op cijfers van drie of vier jaar oud. De verkeersveiligheidsbarometer is mijn eerste – en ik durf het te zeggen: persoonlijke – initiatief om dat naar analogie van Frankrijk ook in België te doen. Het is een vlugge methode van globale registratie. Daarvoor hebben wij eerst alle gerechtelijke arrondissementen op elkaar moeten afstemmen en nadien alle 196 politiezones.

Dat systeem werkt nu dermate, en met het effect dat ik altijd voorspeld heb, dat het iedereen zenuwachtig zal maken. Men ziet immers van maand tot maand of men op tempo is en of er een probleem is. Nu, na zes maanden lopende zaken, ziet men – hoe raar het ook is; het is misschien een waardering van de politiek – de afwezigheid van een blijvend verkeersveiligheidsbeleid opduiken in de jongste cijfers. Als u het dus wilt hebben over waarom een Belgische regering nodig is: men kan op het vlak van de verkeersveiligheid – het is bijna wreed om te zeggen – bijna aan de cijfers zien wanneer de

explique-t-il la différence avec les Pays-Bas? Tout ceci ne met-il pas en évidence des lacunes dans la politique de mobilité? Quelles mesures ont été prises et le seront à l'avenir pour inverser la tendance?

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Au cours des deuxièmes États Généraux de la sécurité routière, il s'est avéré que la Belgique figurait parmi les trois pays où le nombre de tués sur la route a le plus diminué. Dans une phase suivante, nous avons alors rédigé une charte en huit points dont j'espère que le prochain gouvernement la reprendra à son compte. Tous les partis y ont en effet souscrit.

Grâce à mon baromètre de la sécurité, nous disposons depuis trois ans d'une mise à jour mensuelle des chiffres des accidents de la route. Toutes les zones de police et les arrondissements judiciaires ont été harmonisés à cet effet. Cette méthode d'enregistrement rapide montre que les six mois de gouvernement en affaires courantes ont eu une incidence négative sur la sécurité routière. Lorsque l'attention se relâche et qu'il est mis fin au débat, la sécurité routière régresse.

Le gouvernement a en tout cas réalisé ses objectifs, notamment en ce qui concerne l'amélioration de l'enregistrement et le renforcement de la cohérence entre les infractions et les amendes. Les infractions qui font courir un risque accru sont punies plus sévèrement. L'amélioration de l'enregistrement des chiffres montre qu'il faut être attentif à deux points épineux : la circulation le week-end et le trafic des poids lourds.

periode van lopende zaken is begonnen.

Waarom is dat? Een ander verband dat wij door de registratie van die cijfers zien, is dat de discussie op zich over de verkeersboetes reeds als effect had dat men voorzichtiger reed. Er is een link te leggen – dat is stof voor studies – tussen het politieke of maatschappelijke debat over verkeer en het effect op de weg.

In de mate dat men zijn aandacht daarvoor een beetje laat verslappen, blijkt ook dat de aandacht voor veiligheid op de weg verdwijnt. Dat zijn de eerste conclusies uit de cijfers die wij nu hebben en die wij vroeger niet hadden. Die zijn wel de moeite om even te bekijken.

Vandaar ook dat wij – daarmee bedoel ik alle actoren die bezig zijn met verkeersveiligheid – van oordeel waren dat er nood was een tweede Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid. Wij hebben die net op het einde van de legislatuur kunnen organiseren, met de bedoeling een boodschap te kunnen geven aan wie dan ook in de volgende legislatuur. Wij hopen dus dat dit achtpuntenprogramma in het beleid wordt opgenomen.

Als u mij vraagt wat de regering daaraan gedaan heeft, moet ik u wijzen op de verschillende beleidsbrieven, die ook stipt zijn uitgevoerd. Wij hebben eerst de registratie verfijnd. Wij hebben ook een logica in de verkeersboetes gestoken en de link gelegd: hoe hoger het risico van de inbreuk, hoe hoger de boete, precies opdat dat een invloed zou hebben op het rijgedrag.

Wij hebben gezien – dank zij het beter registreren van cijfers – dat er nu twee probleemzones zijn.

Het gaat enerzijds om het weekendverkeer, om niet te zeggen vrijdag en zaterdag, en anderzijds het vrachtverkeer of de vermenging van gewoon verkeer met vrachtverkeer. Ik wil geen intentieprocessen voeren maar dat zijn de pijnlijke zones waarin de stijgingen zich voordoen, in de weekends en bij de vrachtwagens. Dit leidt ertoe – en dat stond ook in de conclusies van de Staten-Generaal – dat men specifieke acties moet kunnen voeren voor de weekends en voor het vrachtvervoer.

Om die logica te benadrukken hebben we ook de verkeersvereenvoudiging. Ook die operatie zal echter nog voortgezet moeten worden. In de loop der tijden heeft men steeds te goeder trouw bijkomende borden geplaatst. Eigenlijk hebben wij een hele studie klaar, een praktische herschrijving van de wegcode, die terugkeert naar de logica. Die logica leunt zo dicht mogelijk aan bij wat men logisch zelf denkt. Gebaseerd op studies en ervaringen kunnen wij vele risico's nog beperken door terug te keren naar de essentie van de spelregels zodanig dat die meer aansluiten op het rijgedrag. Men krijgt dan geen extra stress door te moeten letten op veranderende verkeersregels en verkeersborden.

Ik treed nu iets meer in detail. De zone dertig in de schoolomgevingen leidt in heel het land tot veiliger schoolomgevingen. Ook dit blijkt uit de cijfers. U ziet dat ik verder zou kunnen debatteren. Eigenlijk moet ik verwijzen naar de vorige legislatuur. Ik hoop dat de volgende legislatuur het even goed zoniet beter zal doen dan de huidige

Les abords des écoles ont été sécurisés. Nous avons en outre fait réaliser une étude sur la simplification de la signalisation, un domaine qui requiert davantage de bon sens. Le code devrait tenir davantage compte de ce que nous dicte le bon sens. Les travaux préparatoires sont terminés.

Je pourrais mener à propos de tout ceci un débat plus vaste mais j'espère surtout que le prochain gouvernement reprendra la charte à son compte.

legislatuur die maar niet ten einde raakt.

05.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik begrijp dat u niet alles kunt uiteenzetten maar ik zal alles eens rustig opzoeken en nalezen. Ik zal dit ook in de loop van deze legislatuur verder blijven opvolgen.

05.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Je vais lire tout ceci à tête reposée et je resterai attentif à ce dossier sous la prochaine législature.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse" (nr. 213)

06 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace" (n° 213)

06.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Belgische antiterrorismediendienst moet het ruim een jaar na de oprichting nog altijd stellen, althans volgens recente persartikelen, zonder afgevaardigde van de FOD Mobiliteit. Dat meldt ontslagnemend directeur van het coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse of OCAD, Jean-Claude Delepierre. Dat is hoogst opmerkelijk, gezien de cruciale rol die mobiliteitsgegevens inzake luchtvaart en treinverkeer spelen bij de evaluatie van de terreurdreiging in ons land.

06.01 Guido De Padt (Open Vld): M Jean-Claude Delepierre, le directeur démissionnaire de l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM), a soutenu dans le quotidien *De Tijd* du 24 octobre 2007 que le représentant du SPF Mobilité au service de lutte contre le terrorisme n'a toujours pas été désigné, un an après la création de ce service. Comment cela se fait-il? Quand le SPF Mobilité désignera-t-il quelqu'un?

Vandaar mijn twee vragen, mijnheer de minister. Waarom heeft de FOD Mobiliteit nog geen afgevaardigde aangewezen? Wanneer zal dit uiteindelijk gebeuren?

06.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, de waarde van wat een ontslagnemend werknemer, zij het een directeur, allemaal in de krant vertelt, kan ik niet inschatten. Men moet altijd kijken vanwaar het commentaar komt.

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Je ne puis me prononcer sur la valeur des déclarations dans la presse d'un directeur démissionnaire. S'il se pose en effet un problème à propos de l'effectif de l'OCAM, il n'en est rien pour la collecte d'informations par le SPF Mobilité. Une personne s'en occupe et assure la coordination mais il n'est pas satisfait ainsi aux critères de qualité de l'OCAM. Les exigences en la matière sont telles que seul le directeur de mon administration serait apte. En attendant, le travail se fait.

De kern van het probleem ligt bij het personeelsbestand van het coördinatieorgaan. Dat moet men scheiden van het bijeenbrengen van de informatie. Op het vlak van het verzamelen van informatie over mobiliteit en alle aspecten inzake veiligheid en terreurdreiging is er bij de administratie Mobiliteit voldoende coördinatie en is er iemand die zich daarmee bezighoudt. Er is alleen één probleem. Om die persoon in het coördinatieorgaan te plaatsen, zijn zodanig hoge eisen gesteld aan die persoon en aan de voorwaarden waaraan hij moet voldoen, dat wij bijna de voorzitter van de administratie zelf naar dit orgaan zouden moeten detacheren. Daarover bestaat dus discussie. Ondertussen gebeurt het werk wel. Dat is de enige kern van waarheid die in de opmerking van de ontslagnemende persoon zit.

06.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de minister, men kan zich de vraag stellen waarom men dat coördinatieorgaan heeft opgericht, als men er niet in slaagt om de samenstellende elementen die bij de oprichting zijn voorzien te verzamelen.

06.03 Guido De Padt (Open Vld): Pourquoi a-t-on donc créé un organe de coordination si on n'est de toute façon pas en mesure de le constituer correctement ?

06.04 Minister Renaat Landuyt: Ik wil u iets zeggen als West-Vlaming en als iemand die het geluk heeft gehad om acht jaar minister te zijn.

06.04 Renaat Landuyt, ministre: L'expérience m'a enseigné que lors de la création d'un tel organe

Men richt een coördinatieorgaan op om een coördinatie te hebben. Dan is er altijd het gevaar dat er een discussie ontstaat over de oprichting en de samenstelling van dat orgaan, terwijl het coördineren uit het oog wordt verloren. Vanuit het departement Mobiliteit heb ik er in deze discussie voor gekozen eerst het coördineren op punt te stellen. Ik heb altijd opgemerkt dat er een probleem is met de kwalificatie-eisen en –verwachtingen van het hoofd van die dienst bij het samenstellen van zijn nieuwe dienst. De discussie die tussen de administraties wordt gevoerd gaat inderdaad over de kwalificaties, over wie gedetacheerd moet worden en wie welke titel zal krijgen.

Gelukkig hebben wij, de ministers, elkaar voldoende gevonden om te weten dat de coördinatie het belangrijkste was. Het is ook niet zonder reden dat dan iemand ontslag neemt omdat hij zich ongelukkig voelt.

06.05 Guido De Padt (Open Vld): Als ik goed ingelicht ben, is de FOD Mobiliteit de enige FOD die tot nu toe niemand heeft geleverd om in dat coördinatieorgaan te zetelen.

06.06 Minister Renaat Landuyt: U begint met te zeggen dat u zich baseert op een krantenartikel en nu zegt u dat u al beter ingelicht bent. Kunt u dan zeggen vanuit welk kabinet u die inlichtingen gekregen hebt?

06.07 Guido De Padt (Open Vld): Ik vraag u toch ook niet vanuit welke administratie u...

06.08 Minister Renaat Landuyt: Uw vraag was goed, op papier. U steunde zich op een krantenartikel...

06.09 Guido De Padt (Open Vld): Ja, maar ontkent u of ontkent u niet dat de FOD Mobiliteit de enige FOD is tot nu toe...?

06.10 Minister Renaat Landuyt: Dat weet ik niet. Het is in elk geval de enige FOD die onder mijn leiding stond.

06.11 Guido De Padt (Open Vld): Dat behoort toch tot de lopende zaken, men moet gewoon iemand afvaardigen.

06.12 Minister Renaat Landuyt: Dat behoort inderdaad tot de lopende zaken. Als wij echter nu moeten voldoen aan de eisen die men stelt om te detacheren, dan moet ik de voorzitter van mijn administratie detacheren. Begrijpt u hetgeen ik wil zeggen?

06.13 Guido De Padt (Open Vld): Dat kan twee dingen betekenen. Ofwel zit er bij de andere administraties wel voldoende kwalitatief personeel om iemand af te vaardigen. Ofwel mangelt het bij de FOD Mobiliteit aan mensen die kwaliteiten in zich dragen. Ik wil dat niet op de spits drijven.

de coordination, la discussion risque de porter principalement sur sa constitution et d'occulter dès lors la coordination proprement dite. Au cours de mes huit années de mandat en tant que ministre, j'ai toujours accordé la priorité à la coordination. Le problème est que les exigences relatives à la constitution de l'OCAM sont trop élevées.

06.05 Guido De Padt (Open Vld): Mais selon mes informations, le SPF Mobilité est le seul SPF à ne pouvoir mandater un représentant pour siéger au sein de l'organe.

06.06 Renaat Landuyt, ministre: Dans votre question initiale, vous affirmez vous baser sur un article de journal mais, à présent, vous disposez subitement de plus amples informations. Quelle est votre source?

06.09 Guido De Padt (Open Vld): Mais mes informations sont-elles exactes?

06.10 Renaat Landuyt, ministre: Le SPF Mobilité est le seul que je dirige. Les exigences en matière de détachement sont très élevées.

06.13 Guido De Padt (Open Vld): Mais n'y a-t-il pas, au sein du SPF, suffisamment de personnel qualifié qui entre en ligne de compte pour ce détachement ?

06.14 Minister **Renaat Landuyt**: Het ligt niet in mijn lijn om de ambtenaren te beledigen. Men zet zich bij de FOD Mobiliteit zo goed mogelijk in. Voor bepaalde taken binnen dat verhaal stelt men, mijns inziens, de eisen te hoog.

Ik zeg het nogmaals. Het gaat over het verzamelen van de gegevens die wij nodig hebben vanuit onze administratie. Datzelfde werk gebeurt nu toch zonder detachering. De persoon die het doet, voldoet echter niet aan de formele vereisten en kan bijgevolg niet formeel gedetacheerd worden.

06.15 **Guido De Padt** (Open Vld): U bevestigt dus dat er nooit enig probleem zal zijn in het geval men een terreurdreiging moet inschatten, dat de doorstroming van de gegevens van de FOD Mobiliteit allemaal perfect zal verlopen.

06.14 **Renaat Landuyt**, ministre: Oui, évidemment, mais les exigences formelles sont trop élevées. Cela dit, la collecte des données concernant la menace terroriste est réalisée, même sans qu'il soit procédé à ce détachement.

06.15 **Guido De Padt** (Open Vld): Le ministre affirme-t-il qu'aucun problème ne se pose au sein du SPF Mobilité en ce qui concerne l'évaluation de la menace terroriste et la transmission des données la concernant?

06.16 Minister **Renaat Landuyt**: In deze chantage – niet van u maar van anderen – alsof de wereld zou afhangen van die discussie onder ambtenaren, trap ik niet in.

06.16 **Renaat Landuyt**, ministre: Je refuse de me prêter à ce chantage qui donne à penser que la gestion de ce dossier dépendrait d'une discussion entre fonctionnaires.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la sécurité aux passages à niveau" (n° 225)

07 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid aan spoorwegoverwegen" (nr. 225)

07.01 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais que l'on fasse le point sur la sécurité aux passages à niveau.

Le réseau ferroviaire compte 2.035 passages à niveau dont 1.612 sont équipés de barrières de protection et 149 sont simplement équipés d'une signalisation.

La volonté de la SNCB est de progressivement supprimer ces passages à niveau. On en a supprimé 38 en 2005 et 37 depuis deux ans.

On constate que le nombre d'accidents aux abords des passages à niveau reste identique. Comment expliquez-vous cela?

Des campagnes de prévention ont également été menées. Quelle est l'évaluation de ce type de campagne? Est-on allé assez loin? Est-ce suffisant?

N'est-il pas nécessaire d'accélérer les actions pour sécuriser les passages non protégés et renforcer l'équipement des passages jugés les plus dangereux?

07.01 **Valérie De Bue** (MR): Volgens de pers is het aantal ongevallen onveranderd gebleven, ondanks het feit dat 75 van de 2035 overwegen afgeschaft werden. Welke maatregelen worden er genomen om dat probleem aan te pakken?

Is er een evaluatie geweest van de gevoerde sensibiliseringscampagnes?

Moet men de onbewaakte overwegen niet beter beveiligen?

Je vous remercie.

07.02 Renaat Landuyt, ministre: Je suis en train de vérifier les chiffres du nombre d'accidents, qui ne semble pas avoir augmenté.

07.03 Valérie De Bue (MR): Le nombre d'accidents n'a pas augmenté mais il n'a pas diminué non plus, alors qu'on a supprimé des passages, ce qui devrait donner une sécurité plus élevée et une diminution du nombre d'accidents.

07.04 Renaat Landuyt, ministre: Pour répondre clairement, lors des discussions entre Infrabel et le gouvernement, puisque c'est le gouvernement qui a demandé à Infrabel de modifier sa stratégie, on m'a toujours dit au sujet de la suppression de passages à niveau que beaucoup d'accidents n'ont rien à voir avec ceux-ci proprement dits mais bien avec le comportement des gens. Sans entrer dans des détails pénibles, il ne faut pas oublier le fait que de temps en temps, il s'agit de morts volontaires et qu'il s'agit parfois également de fautes très graves lors du franchissement du passage qui court-circuitent nos efforts.

Tout le monde est d'accord pour dire qu'un passage à niveau supprimé ne doit plus être utilisé, en tout cas le franchissement au niveau des rails. J'ai dit que chaque suppression possible devait être menée à bien. On continue à augmenter le niveau de sécurité de chaque passage et quand c'est possible, on le supprime, malgré les protestations. C'est toujours notre politique. Vous pouvez dire que cela n'a pas d'incidence mais au moins, nous aurons pris nos responsabilités pour aider les personnes qui respectent les règles. Pour ceux qui, pour diverses raisons, ne respectent pas les règles, on ne peut pas faire grand-chose. Un passage à niveau reste une chose dangereuse.

07.05 Valérie De Bue (MR): Je comprends bien mais dans l'article que j'ai lu, on excluait le nombre de suicides. Il ne devrait donc pas entrer en compte dans le calcul.

Je sais que des campagnes de prévention ont été menées. A-t-on procédé à des évaluations? N'y a-t-il pas d'autres mesures à prendre pour changer ces comportements?

07.06 Renaat Landuyt, ministre: Je suis tout à fait prêt à demander des évaluations. Mais pour le moment, nous n'avons aucune raison de changer de politique. Il faut maintenir les suppressions et continuer la sensibilisation.

Pour le reste, nous avons augmenté la peine pour le non-respect des règles de passage. Là également, nous avons fait le maximum.

07.07 Valérie De Bue (MR): Affaire à suivre donc!

07.08 Renaat Landuyt, ministre: Certainement.

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.12 uur.

07.04 Minister Renaat Landuyt: Infrabel heeft de regering erop gewezen dat heel wat ongevallen niet aan de overwegen zelf, maar wel aan het gedrag van de weggebruikers te wijten zijn: vaak gaat het om zelfmoord of worden de veiligheidsregels ernstig met voeten getreden. Wanneer een overweg wordt afgeschaft, verdwijnt meteen ook een spoorwegovergang. Mijn standpunt is dat overwegen waar mogelijk moeten worden afgeschaft. We hebben onze verantwoordelijkheid ten aanzien van de weggebruikers die de regels wel in acht nemen, ten volle opgenomen.

07.05 Valérie De Bue (MR): In de cijfers die ik heb genoemd, zijn de zelfmoorden niet opgenomen. Werden de campagnes geëvalueerd?

07.06 Minister Renaat Landuyt: Ik ben bereid evaluaties te laten uitvoeren, maar de huidige maatregelen moeten in ieder geval worden voortgezet. Zo hebben we de strafmaat voor het oversteken van een gesloten overweg verhoogd.

La réunion publique de commission est levée à 15.12 heures.