

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?

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.

01.03 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.

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 keuringsstations 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 optimisé?

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 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.

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

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.

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?

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 douanediens tenen 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.

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

*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.

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.

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 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 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.

*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.

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.

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.

06.04 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.

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.

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.

06.16 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.

*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?

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.
La réunion publique de commission est levée à 15.12 heures.*