

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 april 2002

HOORZITTINGEN
met betrekking tot de verkeersveiligheid

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE BINNENLANDSE ZAKEN, DE ALGEMENE ZAKEN
EN HET OPENBAAR AMBT
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Kristien GRAUWELS**

INHOUD

Hoorzittingen met:

- de minister van Binnenlandse Zaken, de h. Duquesne
- de h. Warny, directeur-generaal van de bestuurlijke politie,
- de h. Bliki, adjunct-directeur-generaal van de bestuurlijke politie,
- de h. Draux, directeur van de directie verkeerspolitie,
- de h. Defoort, commandant van de provinciale verkeerseenheid (PVE) van Oost-Vlaanderen.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Bespreking	12
III. Bijlagen	25

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 avril 2002

AUDITIONS
concernant la sécurité routière

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INTÉRIEUR, DES AFFAIRES GÉNÉRALES
ET DE LA FONCTION PUBLIQUE
PAR
MME **Kristien GRAUWELS**

SOMMAIRE

Auditions :

- du ministre de l'Intérieur, M. A. Duquesne
- de M. Warny, directeur général de la police administrative,
- de M. Bliki, directeur général de la police administrative,
- de M. Draux, directeur de la direction de la police des voies de communication,
- de M. Defoort, commandant de l'unité provinciale de circulation (UPC) de la Flandre orientale.

I. Exposés introductifs	3
II. Discussion	12
III. Annexes	25

Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/

Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :

Voorzitter / Président : Paul Tant

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Willy Cortois, Hugo Coveliers, Tony Smets.
CD&V	Pieter De Crem, Paul Tant, Daniël Vanpoucke.
Agalev-Ecolo	Kristien Grauwels, Géraldine Pelzer-Salandra.
PS	André Frédéric, Charles Janssens.
MR	Corinne De Permentier, Denis D'hondt.
Vlaams Blok	Filip De Man, Guido Tastenhoye.
SPA	Jan Peeters.
PSC	Jean-Pierre Detremmerie.
VU&ID	Karel Van Hoorebeke.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Filip Anthuenis, Jan Eeman, Bart Somers, Arnold Van Aperen.
Marcel Hendrickx, Joke Schauvliege, Jozef Van Eetvelt, Tony Van Parys.
Claudine Drion, Gérard Gobert, Fauzaya Talhaoui.
José Canon, Jean Depreter, François Dufour.
Daniel Bacquelaine, Jacqueline Herzet, Philippe Seghin.
Koen Bultinck, Guy D'haeseleer, Jan Mortelmans.
Patrick Lansens, Ludwig Vandenhove.
Richard Fournaux, André Smets.
Annemie Van de Casteele, Els Van Weert.

Niet-stemgerechtigd lid/ Membre sans voix délibérative:

Vincent Decroly.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
MR	:	Mouvement Réformateur
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	Abréviations dans la numérotation des publications :
DOC 50 0000/000 : Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN : Plenum (witte kaft)	PLEN : Séance plénière (couverture blanche)
COM : Commissievergadering (beige kaft)	COM : Réunion de commission (couverture beige)

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft op 23 januari en op 6 februari 2002 hoorzittingen georganiseerd met de verantwoordelijken van de verkeerspolitie.

Met toepassing van artikel 18.1.b) van het Reglement van de Kamer heeft zij beslist om hierover verslag uit te brengen onder de vorm van een parlementair document.

I.— INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Uiteenzetting door de minister van Binnenlandse Zaken

De heer Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken, herinnert eraan dat hij de jongste maanden meermaals de gelegenheid heeft gehad om voor de commissie het woord te nemen in verband met de verschillende facetten van de verkeersveiligheid. In antwoord op een aantal mondelinge vragen en interpellaties heeft hij reeds uitleg gegeven over de volgende punten :

- zijn bereidheid om mee te werken aan een alomvattend, door de federale regering geïmplementeerd beleid met het oog op preventie en ter bestrijding van de verkeersonveiligheid;
- de omschrijving van de nieuwe bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de lokale politie naar aanleiding van de politiehervorming;
- de initiatieven om verkeersveiligheid tot een van de prioriteiten te maken van het nationaal en van het zonaal veiligheidsplan;
- de middelen die de federale politie thans uittrekt voor verkeersveiligheid, alsmede de werkverdeling binnen de PVE's.

In verband met dat laatste punt zullen de verantwoordelijken van de federale politie ter beschikking staan van de commissieleden om hun de nodige bijkomende inlichtingen te verstrekken. De minister is er zeker van dat zij zich aan de hand daarvan rekenenschap zullen kunnen geven van de eisen waarmee de politiediensten worden geconfronteerd en van de grenzen van de op dat vlak denkbare hervormingen.

*
* *

Hij wenst in het kort de context in herinnering te brengen waarin de regering en hijzelf thans werken teneinde de situatie geleidelijk te verbeteren.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a, les 23 janvier et 6 février 2002, procédé à l'audition des responsables de la police des voies de communication.

En application de l'article 18.1.b) du Règlement de la Chambre, elle a décidé de faire rapport à ce sujet sous la forme d'un document parlementaire.

I.— EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé du ministre de l'Intérieur

M. Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur, rappelle que, à plusieurs reprises au cours des derniers mois, il a eu l'occasion de prendre la parole devant la commission au sujet des différents aspects de la sécurité routière. En réponse à plusieurs questions orales et interpellations, il s'est déjà expliqué sur les points suivants:

- sa volonté de s'inscrire dans une politique globale de prévention et de lutte contre l'insécurité routière, mise en œuvre par le gouvernement fédéral;
- la description de la nouvelle répartition des compétences, issue de la réforme des polices, entre la police fédérale et les polices locales;
- les initiatives prises pour que la sécurité routière figure parmi les priorités du Plan national et des Plans zonaux de sécurité;
- les effectifs actuels affectés à cette sécurité routière par la police fédérale et l'organisation du travail au sein des UPC.

Sur ce dernier point, les responsables de la police fédérale seront à la disposition des membres de la commission afin de leur donner les informations complémentaires nécessaires. Le ministre est certain que cela les permettra de se rendre compte des contingences auxquelles les services de police sont confrontés et des limites des réformes que l'on peut imaginer en ce domaine.

*
* *

Il souhaite rappeler brièvement le contexte général dans lequel le Gouvernement et lui-même travaillent actuellement pour améliorer progressivement les choses.

De Ministerraad heeft op initiatief van Vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer Durant reeds meermaals beslissingen terzake getroffen :

- in juli 2000 heeft hij het Federaal verkeersveiligheidsplan goedgekeurd, waarbij de diverse domeinen werden afgebakend waarin preventieve en repressieve maatregelen worden genomen binnen het geheel van aan mobiliteit en verkeersveiligheid gerelateerde gebieden;

- in mei 2001 heeft hij ermee ingestemd een staten-generaal voor de Verkeersveiligheid te organiseren door middel van de oprichting van een begeleidingscomité en een stuurcomité, die ermee werden belast om in overleg met de gewesten voor de volgende jaren een streefcijfer vast te stellen wat de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers betreft. De oprichting van beide comités zal trouwens zeer binnenkort bij koninklijk besluit worden bekrachtigd;

- in oktober 2001 heeft hij een interministerieel actieplan goedgekeurd, waarbij een streefcijfer wordt vastgesteld (33 % minder verkeersslachtoffers tegen 2006), en waarbij met het oog daarop de prioritaire aspecten worden bepaald. Een van de elementen daaruit is een voluntaristisch beleid, net zoals de categorisering van de overtredingen, de hervorming van de regelgeving inzake het rijbewijs alsook technische maatregelen wat de voertuigen betreft;

- ten slotte is er op de vergadering van 18 januari, bij de goedkeuring van de sociaal-economische prioriteitennota, aan herinnerd dat aan het voornoemde actieplan dringend concrete vorm moest worden gegeven. Begin februari zullen verschillende wetsontwerpen en koninklijke besluiten aan de Ministerraad worden voorgelegd.

Met betrekking tot de maatregelen waarin het actieplan van oktober 2001 voorziet stelt hij dat hij de door de regering aangegane verbintenissen volkomen in acht neemt wat zijn bevoegdheden als minister van Binnenlandse Zaken betreft :

- volgens het actieplan moet de ministeriële circulaire met betrekking tot de normen inzake de organisatie en werking van de lokale politie uitdrukkelijke richtlijnen bevatten met het oog op het behoud van een veilige verkeerssituatie. Deze circulaire werd ondertekend op 10 oktober 2001 en in alle bijzonderheden toegelicht op 9 januari jl. naar aanleiding van interpellatie nr. 1036 van de heer Luc Paque;

Le Conseil des ministres à déjà plusieurs fois, à l'initiative de madame Isabelle Durant, Vice première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, pris des décisions en ce domaine:

- en juillet 2000, il a approuvé le Plan fédéral de sécurité routière qui identifiait les différents domaines dans lesquels des mesures préventives et répressives devraient être prises dans l'ensemble des domaines liés à la mobilité et à la sécurité routière;

- en mai 2001, il a approuvé l'organisation des Etats généraux de la Sécurité routière, en créant un comité d'accompagnement et un comité de pilotage, chargés de préparer, en concertation avec les Régions, la détermination d'un objectif chiffré de diminution des victimes de la route au cours des prochaines années. Ces deux comités verront d'ailleurs très prochainement leur existence confirmée par un arrêté royal;

- en octobre 2001, il a approuvé un Plan d'action interministériel qui fixe cet objectif chiffré (baisse de 33 % des victimes à l'horizon 2006) et qui dresse les domaines prioritaires pour y parvenir. Une politique volontariste en matière de contrôles y figure, à côté de la catégorisation des infractions, d'une réforme du permis de conduire et de mesures techniques concernant les véhicules;

- enfin, l'urgence de la mise en œuvre de ce Plan d'action a été rappelée lors de la réunion du 18 janvier 2002, à l'occasion de l'adoption de la Note de priorités économiques et sociales pour 2002-2003. Plusieurs projets de loi et d'arrêtés royaux vont être présentés au Conseil des ministres au début du mois de février.

En ce qui concerne les mesures prévues dans ce Plan d'action d'octobre 2001, il affirme que, pour ce qui concerne ses compétences en tant que ministre de l'Intérieur, il respecte pleinement les engagements du gouvernement:

- selon le Plan d'action, la circulaire ministérielle relative aux normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale, devra comporter des consignes explicites sur le maintien de la sécurité routière. Cette circulaire a été signée le 10 octobre 2001 et a été exposée en détail le 9 janvier dernier, à l'occasion de l'interpellation n° 1036 de monsieur Luc Paque;

– daarenboven voorziet het plan erin dat de nodige reglementering moet worden uitgevaardigd zodat digitale vaste camera's kunnen worden aangewend waarmee op afstand een verbinding kan worden gelegd vanuit de politiediensten. Die maatregel zou een aanzienlijke tijdswinst opleveren bij het beheer van die toestellen en bij de processen-verbaal die naar aanleiding daarvan worden opgemaakt. Thans worden de wetswijzigingen terzake besproken en de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid, voert thans de procedure met het oog op de homologatie van die nieuwe technologie;

– voorts is in het plan bepaald dat voor elke politieke maatregel inzake verkeersveiligheid die wordt gepland in het kader van het federaal verkeersveiligheidsplan, het advies vereist is van de minister van Mobiliteit en Vervoer;

– bovendien voorziet het plan erin dat de taken inzake verkeersveiligheid deel uitmaken van de prioriteiten van de federale politie - hetgeen in het Nationaal Veiligheidsplan wordt gehuldigd - en dat de mobiele camera's waarover de federale politie beschikt, in eerste instantie moeten worden aangewend voor de zwarte punten waar een groot aantal ongevallen werden vastgesteld, wat trouwens evident lijkt in het kader van een goed politieel beheer;

– ten slotte is in het plan een nieuwe maatregel opgenomen om daadwerkelijke controles in de politiezones aan te moedigen. Het is de bedoeling dat een bijzonder fonds wordt opgericht, gestijfd met uitkomsten uit verkeersboeten, en met behulp waarvan *incentives* kunnen worden verleend aan politiezones die bijzondere overeenkomsten sluiten met de federale regering teneinde bijzondere acties op touw te zetten om de verkeersveiligheid op te voeren. Het wetsontwerp waarmee aan deze procedure concrete vorm zal worden gegeven wordt in februari voorgelegd aan de Ministerraad.

Naast dat actieplan van de regering zijn er de aanbevelingen van het begeleidingscomité van de staten-generaal, waarbij het er met name om te doen is op het vlak van de verkeerscontroles inzake snelheid, alcohol en drugs bepaalde cijfers te halen.

Die aanbevelingen vonden al weerklank bij verscheidene ministers, parlementsleden en hoofdartikel-schrijvers. Maar het gaat nog om louter aanbevelingen, die als dusdanig niet altijd realiseerbaar zijn.

Met betrekking tot de opvoering van de controles beklemtonen zij de absolute noodzaak om op een gecentraliseerde wijze te beschikken over goede statistieken

– le Plan prévoit également de prendre les dispositions réglementaires nécessaires pour rendre possible le recours à des caméras fixes digitales qui peuvent être connectées à distance avec les services de police. Cette mesure représenterait un important gain de temps dans la gestion de ces appareils et des procès-verbaux qui en résultent. Les modifications législatives sont en cours d'examen et le ministre de l'Economie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, mène actuellement la procédure d'homologation de cette nouvelle technologie;

– le Plan prévoit aussi l'avis de la ministre de la Mobilité et des Transports pour toute mesure de police de la sécurité routière envisagée dans le cadre du Plan fédéral de sécurité;

– le Plan prévoit aussi que les missions relatives à la sécurité routière font partie des priorités de la police fédérale – ce qui est consacré par le Plan national de sécurité – et que les caméras mobiles dont dispose la police fédérale doivent être utilisées en premier lieu pour les points noirs où sont constatés un grand nombre d'accidents – ce qui paraît une évidence en terme de bonne gestion policière;

– enfin, le Plan prévoit une nouvelle mesure visant à encourager la réalisation effective de contrôles par les zones de police. Il s'agira de créer un Fonds spécial, alimenté par certaines recettes des amendes de roulage, qui permettra d'octroyer des incitants financiers aux zones de police qui concluront des conventions particulières avec le gouvernement fédéral en vue de mener des actions particulières destinées à renforcer la sécurité routière. Le projet de loi qui concrétisera cette procédure sera soumis au Conseil des ministres en février.

A côté de ce Plan d'action du gouvernement, il y a les recommandations du Comité d'accompagnement des Etats généraux qui concernent notamment certains chiffres à atteindre dans les domaines des contrôles routiers sur la vitesse, l'alcool et les drogues.

Ces recommandations ont déjà trouvé un écho auprès de plusieurs ministres, parlementaires et éditorialistes. Mais il s'agit encore seulement de recommandations, qui ne sont pas toujours réalisables telles quelles.

En termes d'augmentations des contrôles, elles mettent le doigt sur l'absolue nécessité de disposer, de manière centralisée, de bonnes statistiques sur les

over de uitgevoerde controles en over de op lokaal vlak opgestelde processen-verbaal. Bij gebrek aan dergelijke werktuigen kan de minister zijn controlerol ten aanzien van de door de lokale politie geleverde bijdrage niet ten volle spelen.

De regering heeft in de opvoering van het aantal controles met mobiele radars en vaste camera's in hoofdzak voorzien om overdreven snelheid bij de automobilisten te ontraden, vooral daar waar er een groot risico bestaat dat die overdreven snelheid ongevallen met ernstige lichamelijke letsels tot gevolg heeft. Gelet op de omvang van het verkeersnet waarop de lokale politie toezicht moet houden, zal haar rol van essentieel belang zijn om die doelstelling te halen.

In dat opzicht bestaat één van de eerste te nemen maatregelen erin ervoor te zorgen dat de federale overheid in de toekomst zal kunnen beschikken over betrouwbare statistieken over de wijze waarop de verkeerscontroles in de politiezones worden uitgevoerd. In afwachting van de inwerkingtreding van het Globaal informaticaconcept heeft de minister gevraagd initiatieven te nemen om terzake zo spoedig mogelijk over bepaalde gegevens te kunnen beschikken.

*
* *

Wat de rol van de federale politie in de handhaving van de verkeersveiligheid betreft, wijst de heer Duquesne erop dat hij, inzonderheid tijdens de commissievergadering van 9 januari jongstleden, de gelegenheid heeft gekregen om de huidige toestand op het stuk van personele en materiële middelen van de PVE's toe te lichten.

De federale politie zet voortaan een aanzienlijk deel van haar personele middelen – 1.045 personen onder wie 958 politiemensen – in voor de verkeersveiligheid op de verkeerswegen die onder zijn bevoegdheid ressorteren, met name de autosnelwegen. Met die personeelssterkte – die dit jaar behouden blijft – zal de federale politie in staat zijn om in 2002 het aantal uren dat zij besteedt aan radarcontroles – en de daaruit voortvloeiende processen-verbaal – te verhogen.

*
* *

Die algemene doelstelling zullen ook de lokale politiediensten moeten nastreven. Overeenkomstig het nationaal veiligheidsplan moet de verkeersveiligheid als een van de prioriteiten gelden van de zonale veiligheidsplannen die iedere zone ter goedkeuring aan de minister van Binnenlandse Zaken zal moeten voorleggen. De jong-

contrôles effectués et sur les procès-verbaux dressés au niveau local. En l'absence d'un tel instrument, le ministre ne peut jouer pleinement son rôle de contrôle vis-à-vis de la contribution fournie par les polices locales.

L'augmentation du nombre de contrôles par radars mobiles et caméras fixes a été prévue par le gouvernement essentiellement avec l'objectif de dissuader les automobilistes de rouler à une vitesse excessive, en particulier là où existe un risque majeur que cette vitesse excessive entraîne des accidents à dommages corporels graves. Le rôle joué par les polices locales sera essentiel pour atteindre cet objectif, vu la taille du réseau routier qu'elles ont à surveiller.

A cet égard, une des premières mesures à prendre est de s'assurer que les autorités fédérales pourront à l'avenir disposer de données statistiques fiables sur la manière dont les contrôles routiers sont menés dans les zones de police. En attendant la mise en œuvre du Concept informatique global lié à la réforme des polices, le ministre a demandé que des initiatives soient prises pour pouvoir disposer le plus vite possible de certaines données en cette matière.

*
* *

En ce qui concerne le rôle de la police fédérale dans le maintien de la sécurité routière, Monsieur Duquesne rappelle qu'il a eu l'occasion d'exposer la situation actuelle en moyens humains et matériel des UPC, en particulier lors de la séance de la commission du 9 janvier dernier.

La police fédérale consacre dès à présent une part importante de ses moyens humains – 1.045 personnes dont 958 policiers – à la sécurité routière sur les voies routières qui sont de sa compétence, à savoir les autoroutes. Avec ces effectifs maintenus cette année, la police fédérale sera capable d'augmenter en 2002 le nombre d'heures de contrôles par radar, ainsi que le nombre de procès-verbaux qui en découleront.

*
* *

Cet objectif général devra aussi être celui des polices locales. En vertu du Plan national de sécurité, la sécurité routière doit figurer parmi les priorités des Plans zonaux de sécurité que chaque zone devra soumettre à l'approbation du ministre de l'Intérieur. La tournée effectuée dans plusieurs zones de police durant les deux

ste twee weken heeft de minister verschillende politiezones bezocht. Hij kon toen vaststellen dat ook de lokale overheden achter die bekommernis van de verkeersveiligheid staan, en dat laatstgenoemde daarvoor ook de noodzakelijke middelen willen voor uittrekken.

*
* *

Het actieplan van de regering voorziet in verscheidene maatregelen in verband met het juridische raam waarin de vaststellingen en de bestraffing op het stuk van het wegverkeer moeten plaatsvinden. Momenteel werken de kabinetten Justitie en Mobiliteit daaraan. In dat verband zij gesteld dat de minister wenst dat alles in het werk wordt gesteld om juridische en praktische oplossingen te bedenken teneinde de rol van de politiemensen op het vlak van de vaststelling van de verkeersovertredingen te beperken tot de allernoodzakelijkste domeinen, zodat zij zoveel mogelijk van administratieve taken – waarvoor eigenlijk geen politieel optreden vereist is – worden ontlast. Door in die richting te werken zal men het beheer van het wegverkeer – zowel op federaal als op lokaal vlak – op een verstandige manier kunnen verbeteren

B. Uiteenzetting door de heer Warny, directeur-generaal van de bestuurlijke politie

De heer Philippe Warny, directeur-generaal van de bestuurlijke politie, situeert vooreerst de problematiek op organisatorisch vlak.

Enerzijds werd - met het oog op een betere samenhang van de inspanningen inzake de mobiliteit - beslist de vroegere spoorweg-, scheepvaart-, luchtvaart- en autowegenpolitie in één directie, de directie verkeerspolitie, te groeperen.

Anderzijds moet rekening gehouden worden met het Nationaal Veiligheidsplan. Eén van de in dit Plan opgenomen prioriteiten, met name de strijd tegen de ongevallen met gewonden, geldt als voornaamste doelstelling van de directie verkeerspolitie.

Vervolgens herinnert hij aan het uitzonderlijk karakter van het jaar 2001.

De mond- en klauwzeercrisis, het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie, de invoering van de Euro en 11 september 2001 waren inderdaad stuk voor stuk niet-courante gebeurtenissen. Deze hebben inderdaad belangrijke en frequente personeelsverschuivingen als gevolg gehad.

dernières semaines lui a permis de constater que cette préoccupation de sécurité routière était bien partagée par les autorités locales, et que ces derniers entendent bien y consacrer les moyens nécessaires.

*
* *

Le Plan d'action du gouvernement envisage plusieurs mesures qui concernent le cadre juridique des constats et des sanctions en matière de circulation routière et qui sont en cours de préparation aux cabinets de la Justice et de la Mobilité. A cette occasion, le ministre souhaite que tout soit mis en œuvre pour trouver des solutions juridiques et pratiques afin que le rôle des policiers dans la constatation des infractions soit limité aux domaines indispensables, de manière à ce qu'ils soient déchargés d'un maximum de tâches administratives qui ne requièrent pas réellement l'intervention d'un policier. C'est en travaillant dans cette direction que l'on pourra améliorer intelligemment la gestion de la circulation routière, tant du point de vue fédéral que local.

B. Exposé de M. Warny, directeur général de la police administrative

M. Philippe Warny, directeur général de la police administrative, situe tout d'abord la problématique sur le plan organisationnel.

D'une part, il a été décidé - en vue de mieux coordonner les efforts consentis en matière de mobilité - de regrouper l'ancienne police des chemins de fer, la police maritime, la police aéronautique et la police des autoroutes en une seule direction, la direction de la police de la circulation.

D'autre part, il faut tenir compte du plan national de sécurité. Une des priorités figurant dans ce plan, à savoir la lutte contre les accidents avec lésions corporelles, constitue le principal objectif de la direction de la police de la circulation.

Il rappelle ensuite le caractère exceptionnel de l'année 2001.

La crise de la fièvre aphteuse, la présidence belge de l'Union européenne, le passage à l'Euro et les attentats du 11 septembre étaient en effet tous des événements exceptionnels. Ceux-ci ont en effet entraîné d'importants et fréquents glissements de personnel.

Daarenboven voorzag de begroting voor 2001 niet de nodige middelen om alle prioriteiten volledig in te vullen.

Men was dus genooddakt om in dit overgangsjaar het maximum te halen uit wat voorhanden was.

Ten slotte geeft de heer Warny een overzicht van de intenties voor het jaar 2002.

Een strategisch plan zal de opgelegde doelstellingen met betrekking tot de verkeersveiligheid moeten concretiseren. Hierbij dient echter op de volgende punten gewezen te worden:

- de politiediensten zijn – naast bijvoorbeeld het gerecht - slechts één van de actoren;
- dit plan zal moeten uitgevoerd worden binnen de beperkingen van de begroting: men denke in dit kader bijvoorbeeld aan het nachtwerk, dat in het raam van de verkeersveiligheid bijzonder belangrijk is;
- de problematiek van de inning van de boetes.

Door het inschakelen van de algemene reserve van de federale politie zal het personeel van de verkeerspolitie meer dan tot nu toe het geval was vrijgemaakt kunnen worden voor het uitvoeren van de gevraagde preventie en vaststellingen van ongevallen. Momenteel wordt aan de nodige plannen gewerkt om deze acties vanaf 1 februari 2002 te laten starten.

Ten slotte waarschuwt de spreker voor het ongenueanceerd gebruik van de ter beschikking gestelde cijfers.

In het verleden werd inderdaad snel een beroep gedaan op de territoriale brigades van de voormalige Rijks-wacht. Nu zullen er echter akkoorden moeten afgesloten worden met de verschillende betrokken politiezones. Dit zou de cijfers enigszins kunnen vertekenen.

C. Uiteenzetting van de heer Herman Bliki, adjunct-directeur-generaal van de bestuurlijke politie

De heer Herman Bliki, adjunct-directeur-generaal van de bestuurlijke politie, schetst vooreerst de manier waarop de prioriteiten van de politie in het algemeen en van de verkeerspolitie in het bijzonder vastgelegd worden.

Vanuit verschillende bronnen (waaronder de Rege-ringsverklaring, het verkeersbeleid van de minister van Mobiliteit en Transport, de aanbevelingen van de staten-generaal en het federaal veiligheids- en detentieplan) worden diverse gegevens aangereikt.

De plus, le budget 2001 ne prévoyait pas les moyens nécessaires pour réaliser pleinement toutes les priori-tés.

Il a donc fallu au cours de cette année de transition, tirer le maximum de ce qui était disponible.

M. Warny donne enfin un aperçu des intentions pour l'année 2002.

Un plan stratégique devra concrétiser les objectifs fixés en matière de sécurité routière. L'attention doit tou-tefois être attirée à cet égard sur les points suivants:

- les services de police ne sont qu'un des acteurs, à côté par exemple de la justice;
- ce plan devra être mis en oeuvre dans les limites du budget: songeons par exemple à cet égard au travail de nuit, qui est très important dans le cadre de la sécurité routière;
- le problème de la perception des amendes.

En utilisant la réserve générale de la police fédérale, on libérera le personnel de la police de la circulation, qui pourra se consacrer - plus qu'elle ne l'a fait jusqu'à pré-sent - à la prévention et aux constats d'accidents qui lui sont demandés. Les plans nécessaires sont actuelle-ment en cours d'élaboration, l'objectif étant de lancer ces actions à partir du 1er février 2002.

L'intervenant met enfin en garde contre une utilisation des chiffres disponibles sans les nuancer.

Par le passé, on pouvait en effet rapidement faire ap-pel aux brigades territoriales de l'ex-gendarmerie, alors qu'il sera désormais nécessaire que des accords soient conclus avec les différentes zones de police concernées, ce qui pourrait fausser quelque peu les chiffres.

C. Exposé de M. Herman Bliki, directeur général ad-joint de la police administrative

M. Herman Bliki, directeur général adjoint de la police administrative, explique tout d'abord comment les prio-rités de la police (en général) et de la police de la circu-lation (en particulier) sont établies.

Différentes données provenant de différentes sour-ces (déclaration gouvernementale, politique de la minis-tre de la Mobilité et des Transports en matière de circu-lation routière, recommandations des états généraux et plan fédéral de sécurité et de détention) ont été rassem-blées.

Rekening houdende met deze gegevens en in samenwerking met meerdere partners (het Belgisch instituut voor Verkeersveiligheid, de lokale politie, de weggebruikers, de constructeurs) werden er verschillende plannen opgesteld:

- de belangrijkste beleidslijnen werden uitgestippeld in het Federaal Veiligheidsplan. Voor de betrokken materie voorziet dit plan een daling van het aantal verkeersdoden;

- het Nationaal Veiligheidsplan bepaalt dat deze algemene doelstelling wordt nagestreefd door middel van een verhoging van het aantal controles;

- het Strategisch Plan van de federale politie stelt dat de directie-generaal van de bestuurlijke politie belast wordt met extra-controles op snelheid, alcohol, zwaar vervoer en – in tweede orde – op het dragen van de gordel.

In de schoot van de algemene directie van de bestuurlijke politie bestaat de opdracht van de verkeerspolitie uit twee luiken: haar basisopdracht en het onderdeel van de basispolitiezorg waarvoor zij verantwoordelijk is.

Haar basisopdracht behelst het verzekeren van vrij verkeer en het voorkomen van incidenten op de A-wegen en de daarmee geassimileerde wegen. Dit zal gebeuren door het verhogen van de controles, de evaluatie en de bescherming van de infrastructuur, het beïnvloeden van het rijgedrag van de bestuurders en de informatieverstrekking.

De basispolitiezorg waarvoor zij instaat, houdt in: de ordehandhaving, de grenscontroles en het bestrijden van de criminaliteit.

Vervolgens gaat hij dieper in op de tijdsbesteding van de PVE's.

Ongeveer 25% van de activiteiten bestaan uit administratieve *overhead*, aan vorming wordt zo'n 3% besteed, incidentgericht optreden beslaat 33% van de beschikbare tijd en (in 2001) werd 9% van de activiteiten aan ordehandhaving gewijd. Ten belope van het saldo kan er – in functie van de beleidsopties – concreet gestuurd worden.

Voorts geeft de spreker een globaal overzicht van de activiteiten van deze eenheden over 2001.

Met het oog op het incidentgericht optreden is permanent een aantal patrouilles op het terrein aanwezig (gemiddeld 20 's nachts, 22 's avonds en 25 overdag).

Différents plans ont ensuite été élaborés à partir de ces données, en collaboration avec plusieurs partenaires (l'Institut belge de la sécurité routière, la police locale, les usagers de la route et les constructeurs) :

- les lignes maitresses ont été tracées dans le Plan fédéral de sécurité. Dans cette matière, le plan précité prévoit une diminution du nombre de morts sur la route;

- le Plan national de sécurité prévoit que cet objectif général sera atteint par le biais d'une augmentation du nombre de contrôles;

- le Plan stratégique de la police fédérale prévoit que la direction générale de la police administrative est chargée d'effectuer des contrôles supplémentaires axés sur la vitesse, l'alcool, le transport lourd et - subsidiairement - le port de la ceinture.

Au sein de la direction générale de la police administrative, les missions de la police de la circulation comportent deux volets : ses missions de base et la partie de la police de base qui est de sa responsabilité.

Sa mission de base est de garantir la fluidité du trafic et d'éviter les incidents sur les autoroutes et routes assimilées. Les moyens pour y arriver sont l'augmentation des contrôles, l'évaluation et la protection des infrastructures, l'influence sur le comportement des usagers et l'information.

La fonction de police de base qui lui incombe recouvre : le maintien de l'ordre, les contrôles aux frontières et la lutte contre la criminalité.

L'orateur aborde ensuite l'emploi du temps au sein des UPC.

Quelque 25 % des activités comprennent l'*overhead* administratif, quelque 3 % du temps disponible est consacré à la formation et 33 % à la réaction à l'incident et (en 2001) 9 % du temps a été consacré au maintien de l'ordre. Le temps qui reste peut être réaménagé en fonction des options politiques.

L'orateur présente ensuite un aperçu global de l'activité de ces unités en 2001.

Dans le cadre de la réaction aux incidents, un certain nombre de patrouilles sont constamment présentes sur le terrain (environ 20 la nuit, 22 le soir et 25 pendant la

Op jaarbasis worden zodoende ca. 500.000 manuren aan deze activiteit gewijd. Wanneer men weet dat er op het autowegennet jaarlijks ca. 10.000 ongevallen gebeuren, die elk ca. 10 manuren vereisen, komt men tot de slotsom dat – rekening houdende met de nodige rusttijden – deze manschappen nog gedurende ca. 300.000 manuren op eigen initiatief controles kunnen uitvoeren.

Gedurende het werkjaar 2000 - 2001 steeg het aantal wegens met de mobiele radars vastgestelde snelheidsovertredingen opgestelde processen-verbaal met ongeveer 19%. Tijdens dezelfde periode nam dit cijfer voor de automatische radars met niet minder dan 116% toe.

Gedurende hetzelfde werkjaar klom het aantal alcohol-controles globaal met 15%.

Ten slotte verduidelijkt de heer Bliki de doelstellingen voor 2002.

De operationele inzetbaarheid van het aanwezige personeel zal – mede door het inschakelen van de rest-capaciteit van de algemene reserve - opgevoerd worden. Dit zal gericht gebeuren op de plaatsen waar op het actieterrein van de federale verkeerspolitie de meeste ongevallen gebeuren.

Daarvoor zal een aantal actieplannen ontplooid worden.

Een eerste zal moeten leiden tot een verhoogde zichtbaarheid van de verkeerspolitie door studie van het terrein en aanpassing van de werkmethodes.

Een tweede zal de motivatie van het personeel moeten verhogen.

Een derde zal de reorganisatie behelzen van een aantal diensten en taken. Deze beoogt het beperken van de *overhead* door onder meer de automatisering van het administratief werk. Het grote probleem hierbij blijft echter dat een toename van het aantal controles altijd een toename van de administratieve nabehandeling met zich brengt.

D. Uiteenzetting door de heer Draux, directeur van de directie verkeerspolitie

De heer Draux, directeur van de directie verkeerspolitie, deelt vooreerst een aantal cijfergegevens mee. Deze documenten gaan als bijlage aan onderhavig verslag.

journée). Sur base annuelle quelque 500.000 heures/homme sont consacrées à cette activité. Si l'on sait que, chaque année, quelque 10.000 accidents se produisent sur le réseau routier, accidents qui requièrent chacun environ 10 heures/homme, on constate que – compte tenu des repos nécessaires - ces hommes peuvent encore effectuer des contrôles de leur propre initiative pendant quelque 300.000 heures/homme.

Au cours de l'exercice 2000 - 2001, le nombre des procès-verbaux pour excès de vitesse constatés par les radars mobiles a augmenté de 19 %. Au cours de cette même période, ce nombre a augmenté de pas moins de 116 % en ce qui concerne les radars automatiques.

Au cours du même exercice, le nombre des contrôles d'alcoolémie a globalement augmenté de 15 %.

Enfin, M. Bliki précise les objectifs pour 2002.

La disponibilité opérationnelle du personnel présent sera accrue par le recours au surplus de la capacité de la réserve générale. Cela s'effectuera aux endroits où se produisent la majorité des accidents sur le terrain couvert par la police fédérale de la circulation routière.

Un certain nombre de plans d'action seront mis en œuvre à cet effet.

Un premier plan devra déboucher sur une visibilité accrue de la police de la circulation routière, par une étude du terrain et une adaptation des méthodes de travail.

Un deuxième plan visera à augmenter la motivation du personnel.

Un troisième plan portera sur la réorganisation d'une série de services et de tâches. Ce plan vise à réduire l'*overhead*, notamment par l'automatisation du travail administratif. À cet égard, le grand problème demeure toutefois qu'une augmentation du nombre de contrôles entraîne toujours un accroissement du traitement administratif subséquent.

D. Exposé de M. Draux, directeur de la direction de la police de la circulation routière

M. Draux, directeur de la direction de la police de la circulation routière, communique d'abord une série de chiffres. Ces documents sont joints en annexe au présent rapport.

Daarnaast worden nog de volgende gegevens meegedeeld:

a) Het overzicht van het gemiddelde tijdsgebruik bij de PVE's (2001 - in % - afgerond).

Een personeelslid presteert gemiddeld 1.520 uur per jaar. Daarvan wordt 15% besteed aan beheers- en bestuurstaken, 5% aan voortgezette opleiding, 51,7% aan permanenties, onthaal en gerechtelijke opdrachten, 4,3% aan informatie en sensibilisering, 1,6% aan escortes, 11,8% aan gespecialiseerde steun, 10,5% aan verkeerstoezicht en 1,8% aan het daarmee gepaard gaande gerechtelijk werk.

b) De verdeling van de beschikbare capaciteit (2001 - in manuren - bij benadering):

beheers- en bestuurstaken (2001: 25%; 2000: 24%, 1999: 27%)	210.000
georiënteerde controles	170.000
snelheidscontroles (mobiele radar)	27.000
steun aan de lokale politie	50.000
escortes	26.000
mobiele permanenties	500.000
rusttijden	40.000
patrouilles op het terrein	360.000
Totaal	1.500.000

c) Sensibiliseringsactiviteiten

In elke PVE staan daarenboven vier personeelsleden in voor de sensibilisering in scholen.

Vervolgens stelt de spreker dat een verdubbeling van het aantal georiënteerde controles inhoudt dat het huidige personeelsbestand met ongeveer 160 eenheden zou moeten worden uitgebreid. Dit betekent op jaarbasis een meeruitgave van 5,3 miljoen Euro aan personeelskosten en van 2,25 miljoen Euro aan uitrusting.

Ten slotte maakt de heer Draux een korte vergelijking van de toestand in België met een aantal ons omringende landen: in Frankrijk geldt de norm van 1 politie-man per 2 kilometer autoweg, hetgeen *grosso modo* overeenstemt met de situatie op onze wegen; in Nederland zijn er minder dan 700 politiemannen voor ca. 2.500 kilometer autowegen.

Il fournit par ailleurs les informations suivantes :

a) L'emploi du temps moyen des UPC (2001 – en % - arrondi).

Un membre du personnel preste en moyenne 1.520 heures par an, dont 15 % sont consacrés aux tâches de gestion et d'administration, 5 % à la formation continuée, 51,7 % aux permanences, à l'accueil et aux missions judiciaires, 4,3 % à l'information et à la sensibilisation, 1,6 % aux escortes, 11,8 % à l'appui spécialisé, 10,5 % au contrôle de la circulation et 1,8 % au travail judiciaire y afférent.

b) L'affectation de la capacité disponible (2001 – en heures-homme approximatif):

Tâches de gestion et d'administration (2001: 25%; 2000: 24%, 1999: 27%)	210.000
Contrôles orientés	170.000
Contrôles de vitesse (radar mobile)	27.000
Appui de la police locale	50.000
Escortes	26.000
Permanences mobiles	500.000
Temps de repos	40.000
Patrouilles sur le terrain	360.000
Total	1.500.000

c) Actions de sensibilisation

Qui plus est, dans chaque UPC, 4 membres du personnel seront chargés de la sensibilisation dans les écoles.

Ensuite, l'orateur estime qu'un doublement du nombre de contrôles orientés implique que le personnel actuel soit renforcé d'environ 160 unités, ce qui se traduit par une dépense supplémentaire annuelle de 5,3 millions d'Euros en frais de personnel et de 2,3 millions d'Euros en frais d'équipement.

Enfin, M. Draux se livre à une brève comparaison entre la situation en Belgique et la situation dans les pays voisins : en France, la norme est de 1 policier pour 2 km d'autoroute, ce qui correspond *grosso modo* à la norme appliquée chez nous; aux Pays-Bas, il y a moins de 700 agents de police pour environ 2.500 kilomètres d'autoroute.

II.— BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Frieda Brepoels (VU&ID) informeert voor eerst naar de resultaten van de vergadering van 22 januari 2002 van de top van de federale politie en de werkgroep van de PVE's.

Vervolgens wijst zij op het feit dat er in het politielandschap altijd onvoorziene omstandigheden zullen opduiken. Men moet hier rekening mee houden maar het het functioneren van de verkeerspolitie mag hier niet ondergeschikt aan zijn.

Voorts stelt zij vast dat de bestaande versnippering van de bevoegdheden een echte aanpak van de verkeersonveiligheid in de weg staat.

Verder vraagt mevrouw Brepoels op welke manier de verkeerspolitie binnen de federale politie het aanzien kan verwerven dat zij in de ogen van de burger verdient.

Zij wenst ook de precieze plaats en verantwoordelijkheden van de heren Warny, Bliki en Draux in de hiërarchie van de federale politie te kennen.

Als voorlaatste punt van haar betoog stelt zij de volgende concrete vragen:

- hoeveel personen zijn in de schoot van de algemene directie van de bestuurlijke politie belast met het beleid in verband met het verkeer?
- hoever staat het met de belofte om te allen tijde vijf PVE-ploegen op het terrein te hebben?
- wordt het gerechtelijk werk door andere diensten overgenomen?
- is het bijkomende werk, veroorzaakt door de geldtransporten, definitief achter de rug?
- zullen de PVE's verder ingezet worden voor grenscontroles?
- kan de preventieve aanwezigheid van de PVE's op gewestwegen worden verder gezet?
- wordt bij de snelheidscontroles de wettelijke snelheid als criterium genomen of wordt een zekere tolerantiedrempel ingebouwd?

II. — DISCUSSION

A. Questions et remarques des membres

Madame Frieda Brepoels (VU&ID) s'enquiert, avant tout, des résultats de la réunion du 22 janvier 2002 entre la direction de la police fédérale et le groupe de travail des UPC.

Ensuite, elle souligne que la police devra toujours faire face à des circonstances imprévues. Il faut en tenir compte sans toutefois que le fonctionnement de la police de la circulation puisse être entièrement conditionné par ce facteur.

Elle constate par ailleurs que l'éparpillement actuel des compétences empêche de lutter efficacement contre l'insécurité routière.

Mme Brepoels demande ensuite de quelle façon la police chargée de la circulation routière pourra, au sein de la police fédérale, gagner la considération qu'elle mérite aux yeux du citoyen.

Elle voudrait aussi connaître la place exacte qu'occupent MM. Warny, Bliki et Draux dans la hiérarchie de la police fédérale ainsi que les responsabilités qui sont les leurs.

Dans l'avant-dernier point de son intervention, elle pose les questions concrètes suivantes :

- au sein de la direction générale de la police administrative, combien de personnes sont-elles chargées de la politique en matière de circulation ?
- qu'en est-il de la promesse d'avoir constamment cinq équipes UPC sur le terrain ?
- le travail judiciaire est-il repris par les autres services ?
- le travail supplémentaire lié aux transports de fonds fait-il définitivement partie du passé ?
- les UPC vont-elles continuer à être utilisées pour les contrôles frontaliers ?
- la présence préventive des UPC sur les routes régionales va-t-elle être maintenue ?
- la vitesse légalement autorisée est-elle un critère lors des contrôles de vitesse ou prévoit-on un certain seuil de tolérance ?

– om welke reden werden de opleidingen van de PVE's voor onbepaalde tijd opgeschort?

Ten slotte is mevrouw Brepoels benieuwd naar de manier waarop de betrokken verantwoordelijken van de federale politie de doelstellingen van de regering menen te zullen kunnen halen.

In concreto wordt gepeild naar de actieplannen die in dit kader zullen worden ontwikkeld, en naar de instrumenten die concreet zullen worden ingezet.

In deze context wordt tevens gevraagd of het huidige personeel en middelen volstaan en – indien dit niet het geval blijkt te zijn – welke bijkomende middelen daarvoor nodig geacht worden.

*
* *

De heer Jos Ansoms (CD&V) heeft vooreerst alle begrip voor de acties van de PVE's. Deze politiemensen hebben immers een grote ervaring met zware ongevallen. Om onbegrijpelijke redenen wordt hen nu echter verhinderd hun inspanningen om deze ongevallen te voorkomen, verder te zetten.

Voorts gaat de spreker dieper in op het – in verhouding met landen als Nederland en het Verenigd Koninkrijk – hoog aantal verkeersslachtoffers in België.

De eerste reden hiervoor moet gezocht worden in de slechte wegeninfrastructuur. Deze materie ressorteert echter niet onder de bevoegdheden van de federale minister van Binnenlandse Zaken.

De tweede reden voor dit fenomeen is het onveilig gedrag van de weggebruikers ook al lijkt dat – gezien de staat van de wegeninfrastructuur – op het eerste gezicht paradoxaal.

Dit gedrag kan slechts verklaard worden door de gestage afbouw van het vroeger reeds in te beperkte mate aanwezige geïntegreerd handhavingsbeleid.

Daarom is het – mede in het licht van de wensen van de bevolking – onbegrijpelijk dat het beleid van de federale politie wat de verkeerspolitie betreft niet grondig wordt bijgestuurd.

De volgende vergelijkingen illustreren deze nood aan bijsturing:

– pour quelle raison les formations dispensées aux UPC ont-elles été suspendues pour une durée indéterminée ?

Enfin, Mme Brepoels demande de quelle manière les responsables concernés de la police fédérale comptent atteindre les objectifs du gouvernement.

Concrètement, elle s'enquiert des plans d'action qui seront développés dans ce cadre et des instruments qui seront utilisés concrètement.

Elle demande également à cet égard si le personnel et les moyens actuels sont suffisants et – si tel n'est pas le cas – quels moyens supplémentaires sont jugés nécessaires à cet effet.

*
* *

M. Jos Ansoms (CD&V) peut tout d'abord parfaitement comprendre les actions menées par l'UPC. Ces policiers ont en effet une grande expérience en matière d'accidents graves. Pour des raisons incompréhensibles, on les empêche toutefois à présent de poursuivre les efforts qu'ils fournissent afin d'éviter ces accidents.

L'intervenant s'intéresse ensuite au nombre élevé de victimes que la route fait en Belgique – par rapport à des pays tels que les Pays-Bas et le Royaume-Uni.

Ce phénomène s'explique en premier lieu par le mauvais état de l'infrastructure routière. Cette matière ne relève toutefois pas de la compétence du ministre fédéral de l'Intérieur.

Il s'explique en second lieu par le comportement dangereux des usagers de la route, même si cela semble à première vue paradoxal – vu l'état de l'infrastructure routière.

Ce comportement ne peut s'expliquer que par l'abandon progressif de la politique répressive intégrée, qui était déjà mise en œuvre de manière trop limitée par le passé.

Aussi est-il incompréhensible – notamment compte tenu des souhaits de la population – que la politique de la police fédérale ne soit pas revue de fond en comble en ce qui concerne la police de la circulation.

Les comparaisons suivantes illustrent la nécessité d'une telle révision :

– in 1999 vergde de ordehandhaving bij voetbalwedstrijden 110.000 manuren; er vielen (gelukkig) geen dodelijke slachtoffers te betreuren. In datzelfde jaar kostte de ordehandhaving op de autowegen 170.000 manuren; het verkeer eiste in die periode ongeveer 7.000 slachtoffers waarvan 1.153 zwaargewonden en 238 doden;

– tijdens de acht nachturen vallen er evenveel verkeersslachtoffers als in de zestien daguren.

Vervolgens belicht de heer Ansoms twee luiken uit het interministerieel actieplan.

In de eerste plaats is er de aankondiging dat het aantal verkeersslachtoffers tegen 2006 met 33% moet afgenomen zijn.

Niemand weet echter met zekerheid wanneer het benodigde gerechtelijk instrumentarium (de administratieve afhandeling van verkeersboetes, de depenalisering van parkeerboetes, enz.) klaar zal zijn.

Evenmin is duidelijk wanneer de informatisering van het gerecht operationeel zal zijn.

Hieruit volgt dat - zelfs al zou de verkeerspolitie bijkomende middelen krijgen, *quod non* - het beleid niet uitgevoerd zou kunnen worden omdat het met een flessenhals bij het gerecht geconfronteerd zou worden.

In de tweede plaats is er de door de minister van Mobiliteit en Transport aangekondigde spectaculaire toename van de controles.

In het licht van het bovenstaande is het echter uiterst twijfelachtig dat deze doelstellingen zullen gehaald worden. Om daaraan tegemoet te komen moet er immers in het kader van de politiehervorming minder aandacht besteed worden aan het gerechtelijk luik cf. zijn wetsvoorstel tot wijziging, wat de verkeershandhaving betreft, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus (DOC 50 1498/001). Ter illustratie van de stiefmoederlijke behandeling van de verkeersveiligheid wordt gewezen op de weeginstallatie in de gemeente Meerhout die er ongebruikt bijligt terwijl iedereen weet dat het overgewicht van vrachtwagens en de daarmee gepaard gaande spoorvorming op de autowegen een reëel gevaar vormt.

Verder vraagt de spreker enige verduidelijking inzake de belofte inschakeling van de restcapaciteit van de algemene reserve in de PVE's.

– en 1999, le maintien de l'ordre lors de matches de football a nécessité 110.000 heures-homme; on n'a (heureusement) déploré aucun décès. Au cours de la même année, le maintien de l'ordre sur les routes a nécessité 170.000 heures-homme; la route a fait au cours de cette période quelque 7.000 victimes, dont 1.153 blessés graves et 238 morts;

– la route fait autant de victimes pendant les huit heures de la nuit que pendant les seize heures de la journée.

M. Ansoms commente ensuite deux volets du plan d'action interministériel.

En premier lieu, il y a l'annonce que le nombre de victimes de la route devra avoir diminué de 33% d'ici 2006.

Personne ne sait toutefois avec certitude quand l'instrument judiciaire nécessaire (le traitement administratif des amendes de roulage, la dépenalisation des amendes de stationnement, etc.) sera prêt.

On ne sait pas non plus quand l'informatisation de la justice sera opérationnelle.

Il en résulte que – même si la police de la circulation recevait des moyens supplémentaires, *quod non* - la politique ne pourra être mise en œuvre, étant donné qu'elle serait confrontée à un goulet d'étranglement au niveau de la justice.

En deuxième lieu, il y a l'augmentation spectaculaire des contrôles annoncée par la ministre de la Mobilité et des Transports.

Compte tenu de ce qui précède, on peut toutefois douter sérieusement de la réalisation de ces objectifs. Il faudrait en effet, dans le cadre de la réforme des services de police, accorder moins d'attention au volet judiciaire cf. sa proposition de loi modifiant, en ce qui concerne l'application des règles de la circulation routière, la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux (DOC 50 1498/001). Pour illustrer le fait que la sécurité routière est traitée en parent pauvre, l'intervenant attire l'attention sur l'installation de pesage qui est établie dans la commune de Meerhout et n'est jamais utilisée, alors que tout le monde sait que le surpoids des camions et les déformations qui en résultent dans le revêtement des autoroutes constituent un réel danger.

Pour le reste, l'intervenant demande des éclaircissements à propos de l'affectation de la capacité restante de la réserve générale aux UPC.

Naar verluidt zouden deze manschappen immers wel patrouilleren maar zouden zij – wegens het gebrek aan een specifieke opleiding - niet belast worden met het administratief werk dat met het vaststellen van ongeval- len gepaard gaat.

Dit zou betekenen dat de gespecialiseerde mensen verder de neventaken zouden moeten uitvoeren terwijl het niet-gespecialiseerde personeel de eigenlijke verkeerstaken op zich zou te nemen.

Daarna waarschuwt de heer Ansoms in het kader van de verhoging van het aantal snelheidscontroles voor een verhoging van de tolerantiedrempel. Op die manier zou immers de flessenhals bij de afhandeling van het toege- nomen aantal processen-verbaal voorkomen kunnen worden.

Ook informeert hij naar de mate waarin de toezeggin- gen, die met betrekking tot de nacht- en weekendploegen gedaan werden, effectief nageleefd zullen worden.

Ten besluite meent de spreker te mogen stellen dat het onmogelijk is om de doelstellingen van de minister van Mobiliteit en Transport met de momenteel beschik- bare middelen te halen zonder de gehele politie- hervorming fundamenteel bij te stellen.

In plaats hiervan beperkt de regering zich echter tot het schuiven met enkele elementen van de algemene reserve en laat zij de gewestwegen er ongecontroleerd bij liggen.

Daarom is het dan ook noodzakelijk dat de minister van Mobiliteit en Transport medeverantwoordelijk wordt op het vlak van de verkeersveiligheid zoals gevraagd in het voorstel van resolutie dat in deze zin bij de Senaat werd ingediend (DOC 2-1028/1).

*
* *

Mevrouw Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO) for- muleert de volgende vragen ingevolge de acties van de werkgroep verkeerspolitie:

- erkent de top van de federale politie de ernst van de problemen die deze werkgroep aankaart?
- zal de expertise van deze politiemensen in de toe- komst anders aanwend worden bij de planning van de activiteiten?
- hoe zal het beleid worden aangepast met het oog op het verhogen van de pakkans?

Ces effectifs effectueraient en effet des patrouilles, mais ne seraient pas chargés – faute de formation spé- cifique – du travail administratif inhérent à la constata- tion des accidents.

Cela signifierait que le personnel spécialisé continue- rait à accomplir les tâches secondaires, alors que le personnel non spécialisé se chargerait des tâches rela- tives à la circulation proprement dite.

Dans le cadre de l'augmentation du nombre de con- trôles de vitesse, M. Ansoms met ensuite en garde con- tre l'augmentation du seuil de tolérance. On pourrait ainsi éviter le goulot d'étranglement provoqué par le traite- ment d'un nombre croissant de procès-verbaux.

Il demande également dans quelle mesure les pro- messes concernant les équipes de nuit et de week-end seront tenues.

En guise de conclusion, l'intervenant estime pouvoir affirmer qu'il est impossible, avec les moyens actuelle- ment disponibles, de réaliser les objectifs de la ministre de la Mobilité et des Transports sans revoir fondamenta- lement l'ensemble de la réforme des polices.

Au lieu de cela, le gouvernement se borne à opérer des glissements d'effectifs de la réserve générale et n'ef- fectue aucun contrôle sur les routes régionales.

Il faut dès lors que la ministre de la Mobilité et des Transports devienne coresponsable et matière de sécu- rité routière comme le prévoit la proposition de résolu- tion dans ce sens quia été déposée au Sénat (DOC 2- 1028/1).

*
* *

Mme Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO) pose les questions suivantes concernant les actions du groupe de travail « police de la circulation routière » :

- La direction de la police fédérale est-elle consciente de la gravité des problèmes épinglés par ce groupe de travail ?
- L'expertise de ces policiers sera-t-elle utilisée diffé- remment à l'avenir lors de la planification des activités ?
- Comment la politique sera-t-elle adaptée en vue d'augmenter les chances de prendre les contrevenants sur le fait ?

– is het mogelijk om een duidelijk overzicht te verkrijgen over de taken van de verkeerspolitie?

– hoe wordt de 10,5%, die een personeelslid van de verkeerspolitie gemiddeld aan verkeerstoezicht blijkt te spenderen, concreet ingevuld?

– zijn er garanties dat de uitzonderlijke acties van 2001 niet meer zullen voorkomen?

– is de verantwoordelijkheid van de verkeerspolitie concreet afgebakend?

– kunnen de middelen waarover de minister beschikt, op een soepele manier aan de noden worden aangepast?

Voorts dringt zij aan op een verklaring voor het toenevend aantal verkeersslachtoffers ondanks de belangrijke inspanningen die uit de rondgedeelde gegevens moeten blijken.

Verder wenst de spreekster te vernemen hoeveel personeelsleden effectief op het terrein worden ingezet in het raam van de verkeersveiligheid en hoeveel manuren door deze manschappen gewijd worden aan de beïnvloeding van het rijgedrag van de bestuurders.

Vervolgens informeert zij naar de manier waarop men zich voorneemt de motivatie van dit speciaal opgeleid personeel te verhogen.

Ten slotte kijkt zij uit naar enige verduidelijking betreffende de reorganisatie van de betrokken diensten en betreffende de aangekondigde afbouw van de *overhead*.

*
* *

De heer André Smets (PSC) benadrukt dat het beleid inzake de verkeersveiligheid de hoogste prioriteit moet krijgen.

In dit raam wijst hij op het feit dat reeds een lange weg werd afgelegd: de verlaging van het toegelaten alcoholgehalte tot 0,5 promille en de snelheidsbeperkingen hebben het aantal verkeersdoden in de loop der jaren inderdaad gevoelig doen afnemen.

Niettemin dient dit beleid onverminderd te worden voortgezet.

Vervolgens stelt de spreker dat het verkeersveiligheidsbeleid drie luiken bevat, met name de preventie, de beteugeling en het institutioneel luik.

– Serait-il possible d'obtenir une vue d'ensemble des missions de la police de la circulation routière ?

– Il s'avère qu'un membre de la police de la route consacre 10,5 % de son temps disponible aux contrôles de la circulation. Que fait-il concrètement ?

– Peut-on être sûr que les actions exceptionnelles de 2001 ne se reproduiront plus ?

– La responsabilité de la police de la route a-t-elle été délimitée concrètement ?

– Les moyens dont dispose la ministre peuvent-ils être adaptés de manière souple en fonction des besoins ?

Elle tient par ailleurs à obtenir une explication à l'augmentation du nombre accru de victimes d'accidents de la route, et ce, en dépit des efforts importants consentis, comme en attestent les informations distribuées.

L'intervenante demande par ailleurs combien de membres du personnel sont engagés effectivement sur le terrain dans le cadre de la sécurité routière et combien d'heures-homme ces effectifs consacrent à influencer le comportement des usagers de la route.

Elle demande ensuite de quelle manière on se propose d'accroître la motivation de ce personnel spécialement formé.

Enfin, elle souhaite obtenir quelques éclaircissements sur la réorganisation des services concernés et sur la réduction annoncée de l'*overhead*.

*
* *

M. André Smets (PSC) souligne qu'il faut donner la plus haute priorité à la politique en matière de sécurité routière.

Dans ce cadre, il fait remarquer qu'un long chemin a déjà été parcouru : l'abaissement du taux d'alcoolémie autorisé à 0,5 pour mille et les limitations de vitesse ont en effet entraîné, au fil des ans, une diminution sensible du nombre de tués dans des accidents de la route.

Cette politique doit cependant être poursuivie sans relâche.

L'intervenant indique ensuite que la politique de sécurité routière comprend trois volets, à savoir la prévention, la répression et le volet institutionnel.

In het kader van de preventie worden de volgende suggesties geformuleerd:

- het aanbieden aan de 14- tot 18-jarigen van een «Dag van de verkeersveiligheid» in samenwerking met de hulpdiensten;
- het verhogen van de aanwezigheid van de verkeerspolitie op het terrein hetgeen het rijgedrag van de automobilisten gunstig beïnvloedt;
- het herinrichten van de wegeninfrastructuur zodat snelle interventies mogelijk zijn.

In de context van de betuigeling wordt gepleit voor het invoeren van de onmiddellijke inning van de verkeersboetes. Dit zal het gevoel van straffeloosheid temperen en zal de bestuurders vóór hun verantwoordelijkheid plaatsen. Deze boete dient dan wel progressief en redelijk te zijn zodat de politiemensen deze zonder schroom zullen opleggen.

Op institutioneel vlak dient duidelijkheid te worden geschapen. Hierbij wordt voorgesteld om deze materie op Europees niveau te organiseren eerder dan deze materie aan de Gewesten toe te wijzen.

*
* *

De heer Jean-Pierre Detremmerie (PSC) vraagt vooreerst aandacht voor de gebrekkige coördinatie tussen de verkeerspolitie, enerzijds, en de verantwoordelijken voor de signalisatie van de wegenwerken, de lokale overheden en de andere actoren op dit gebied, anderzijds.

Voorts wijst ook hij op het belang van de aanwezigheid van de politiemensen op het terrein.

Verder betreurt hij dat er teveel belang gehecht wordt aan het vervoer van waarden.

Ten slotte herinnert hij aan het ontbreken van uniforme Europese normen, met name betreffende vrachtwagens.

*
* *

De heer Jan Eeman (VLD) vraagt naar de maatregelen die op stapel staan ten aanzien van de groep bestuurders die elke regel aan hun laars lappen.

*
* *

Dans le cadre de la prévention, il formule les suggestions suivantes :

- l'organisation, à l'intention des jeunes de 14 à 18 ans, d'une « Journée de la sécurité routière », en collaboration avec les services de secours ;
- le renforcement de la présence de la police de la circulation routière sur le terrain, qui a un effet positif sur le comportement des usagers de la route;
- le réaménagement de l'infrastructure routière, de manière à permettre des interventions rapides.

Pour ce qui est de la répression, il plaide pour l'instauration du paiement immédiat des amendes pour infraction au Code de la route. Cette mesure aura pour effet de tempérer le sentiment d'impunité et placera les usagers de la route devant leurs responsabilités. Cette amende doit toutefois être progressive et raisonnable, de manière à ce que les policiers puissent l'infliger sans hésitation.

Sur le plan institutionnel, il y a lieu de clarifier les choses. Il propose dès lors d'organiser cette matière au niveau européen plutôt que de la confier aux régions.

*
* *

M. Jean-Pierre Detremmerie (PSC) attire tout d'abord l'attention sur le manque de coordination entre la police de la circulation, d'une part, et les responsables de la signalisation des travaux de voirie, les pouvoirs locaux et les autres acteurs, d'autre part.

Il souligne, lui aussi, l'importance de la présence des policiers sur le terrain.

Il déplore ensuite que l'on attache trop d'importance au transport de fonds.

Il rappelle enfin l'absence de normes européennes uniformes, notamment en ce qui concerne les camions.

*
* *

M. Jan Eeman (VLD) demande quelles mesures on envisage de prendre à l'égard des conducteurs qui ignorent toutes les règles.

*
* *

De heer Denis D'hondt (PRL FDF MCC) informeert in het licht van het soms lamentabele ontwerp, de slechte staat, de poevere signalisatie en het gebrekkige onderhoud van sommige autowegen naar de mate waarin de politiediensten gehoord worden bij de conceptie van (auto)wegen.

B. Antwoorden

De heer Antoine Duquesne, minister van Binnenlandse Zaken, benadrukt dat er geen mirakeloplossingen bestaan om de verkeersonveiligheid op te lossen.

De politieke wereld is zich terdege bewust van de ernst van de zaak. Het Verkeersveiligheidsplan is daarvan het bewijs. Deze bewustwording groeit ook bij het grote publiek.

Dit betekent dat de inspanningen moeten worden voortgezet.

In dit kader zal ook de lokale politie haar verantwoordelijkheden moeten opnemen. De zware overtredingen en ongevallen gebeuren immers niet uitsluitend op de snelwegen en de daarmee gelijkgestelde wegen. De zonale veiligheidsplannen zullen wat dat betreft de nodige prioriteiten moeten stellen; in dit kader wordt de verplichting om in elke politiezone een verkeersbrigade te voorzien als voorbeeld gesteld. Daarnaast is het evident dat de federale politie de politiek van samenwerking zal verder zetten.

Voorts wijst hij erop dat uit de verstrekte cijfers overduidelijk blijkt dat – ondanks het uitzonderlijke karakter van 2001 - het aantal opgemaakte processen-verbaal is toegenomen, enerzijds, en dat het met administratieve taken belaste politiepersoneel is afgenomen, anderzijds. Dit vormt een onomstotelijk bewijs voor de belangrijke hoeveelheid werk dat gepresteerd werd en waarvoor hij de betrokkenen expliciet dankt en feliciteert. Deze inspanningen zullen weliswaar niet alle ongevallen kunnen voorkomen maar – samen met de nodige sensibilisering van de burger – zijn zij in ieder geval een behoorlijke stap in de goede richting.

Vervolgens wijst hij erop dat de uitvoering van het onderdeel Binnenlandse Zaken van het Verkeersveiligheidsplan grotendeels opgestart is. Hij herinnert er echter aan dat ook de andere actoren moeten volgen.

Met betrekking tot de vergadering van 22 januari 2002 op het Technisch en Administratief Secretariaat, de algemene directie van de bestuurlijke politie en de werkgroep PVE's stelt de minister dat:

M. Denis D'hondt (PRL FDF MCC) demande, compte tenu de la conception quelquefois lamentable, du mauvais état, de la signalisation défectueuse et de l'entretien déplorable de certaines autoroutes, dans quelle mesure les services de police sont associés à la conception des (auto)routes.

B. Réponses

M. Antoine Duquesne, ministre de l'Intérieur, souligne qu'il n'y a pas de solutions miracle pour résoudre le problème de l'insécurité routière.

Le monde politique est bien conscient de la gravité du problème. À preuve le Plan national de sécurité. La conscientisation s'opère aussi dans l'opinion publique.

Cela signifie que les efforts doivent être poursuivis.

Dans cette optique, la police locale devra, elle aussi, assumer ses responsabilités. Les infractions et les accidents graves ne se produisent en effet pas exclusivement sur les autoroutes et les routes assimilées. Les plans zonaux de sécurité devront établir les priorités à cet égard ; l'obligation de prévoir une brigade de la circulation dans chaque zone de police est citée en exemple. Il va par ailleurs de soi que la police fédérale continuera à mettre en oeuvre la politique de collaboration.

Il souligne ensuite qu'il ressort très clairement des chiffres qui ont été communiqués qu'indépendamment du caractère exceptionnel de l'année 2001, le nombre de procès-verbaux a augmenté alors que le personnel de police chargé de tâches administratives a diminué. Cela démontre incontestablement qu'un travail important a été fourni, travail pour lequel il adresse ses remerciements et ses félicitations aux intéressés. S'il ne permettront pas d'éviter tous les accidents, ces efforts, conjugués à une sensibilisation adéquate des citoyens constituent néanmoins un pas important dans la bonne direction.

Il souligne ensuite que l'exécution du volet «Intérieur» du plan de sécurité routière a déjà débuté en grande partie. Il rappelle toutefois que les autres acteurs doivent, eux aussi, collaborer.

En ce qui concerne la réunion qui s'est tenue le 22 janvier 2002 au Secrétariat administratif et technique, la direction générale de la police administrative et le groupe de travail UPC, le ministre est d'avis :

- de eerste taak van deze algemene directie er in 2001 in bestond de continuïteit van de dienst te verzekeren;
- een aantal opmerkingen tot de syndicale sfeer behoren en naar de daartoe geëigende instanties verwezen werden;

- de structuur van de betrokken dienst de wil van de wetgever eerbiedigt om tot een geïntegreerde politie op twee niveaus te komen. Er is echter geen sprake van dat delen van de geïntegreerde politie uit het bestaande kader zouden worden gelicht om met name onder de minister van Mobiliteit en Transport te gaan ressorteren. Dit sluit echter niet uit dat er – omwille van bepaalde specialisaties - met bijvoorbeeld de ministers van Justitie en van Mobiliteit en Transport een zekere synergie zou ontstaan;

- achtervolgingen dienen te worden uitgevoerd met inachtnaam van het principe van de proportionaliteit en rekening houdende met de veiligheid van de andere weggebruikers.

Daarnaast werd op deze vergadering overeengekomen om:

- het personeel van de PVE's structureel te betrekken bij de keuze van het gebruikte materieel;

- het voorziene kader van 1.045 personeelsleden tegen einde 2002 volledig op te vullen;

- na te denken over de toewijzing van de afhandeling van het gerechtelijk werk aan andere diensten binnen de federale politie;

- de PVE's niet langer bij de marseenheden in te delen;

- de PVE's evenmin nog in te schakelen in het waardenvervoer. Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat al de politiediensten, dus ook de PVE's, een bijdrage moeten leveren in de bewaking van de grenzen;

- te onderzoeken in welke mate de federale politie voor specifieke doeleinden uit het hogergenoemde speciaal Boetenfonds zou kunnen putten;

- de leiding van de verkeerspolitie toe te vertrouwen aan ervaren officieren die afkomstig zijn uit de PVE's, zonder echter afbreuk te doen aan de statutair voorziene mobiliteit van gekwalificeerd personeel.

De minister verduidelijkt dat de heren Warny en Bliki verantwoordelijk zijn voor de strategische aspecten van de algemene directie van de bestuurlijke politie van de

- que la première mission de cette direction générale consistait, en 2001, à assurer la continuité du service;
- que certaines observations relèvent du domaine syndical et ont été transmises aux instances compétentes;

- que la structure du service concerné est conforme à la volonté du législateur de mettre en place une police intégrée à deux niveaux. Il n'est toutefois pas question d'extraire certains éléments de la police intégrée du cadre existant pour les placer sous l'autorité de la ministre de la Mobilité et des Transports. Néanmoins, cela n'exclut pas qu'en raison de certaines spécialisations, une certaine synergie puisse voir le jour avec, par exemple, le ministre de la Justice et la ministre de la Mobilité et des Transports;

- que les poursuites doivent être effectuées dans le respect du principe de proportionnalité et en tenant compte de la sécurité des autres usagers de la route.

Il a en outre été convenu, lors de cette réunion :

- d'associer structurellement le personnel des UPC au choix du matériel utilisé;

- de compléter le cadre prévu, qui compte 1.045 unités, pour la fin 2002;

- de réfléchir à la possibilité de confier les tâches judiciaires à d'autres services au sein de la police fédérale;

- de ne plus incorporer les UPC dans les unités de marche;

- de ne plus faire appel aux UPC pour les transports de valeurs. On observera cependant, à ce propos, que tous les services de police - y compris les UPC - doivent participer à la surveillance des frontières;

- d'examiner dans quelle mesure la police fédérale pourrait, à des fins spécifiques, bénéficier du Fonds spécial des amendes précité;

- de confier la direction de la police de la circulation à des officiers expérimentés issus des UPC, sans toutefois porter atteinte à la mobilité du personnel qualifié, prévue par le statut.

Le ministre précise que MM. Warny et Bliki sont responsables des aspects stratégiques à la direction générale de la police administrative de la police fédérale. M.

federale politie. De heer Draux staat in voor de operationele vertaling van deze aspecten met betrekking tot de wegen.

Hij benadrukt dat de essentiële principes van het gevoerde verkeersbeleid de preventie en de afschrikking zijn. Slechts indien nodig zal bestraft worden om de burger tot enige discipline aan te zetten. Het nodige personeel zal derhalve gericht worden ingezet op de meest aangewezen plaatsen.

Bij de vaststelling door de federale politie van zwakke punten in de weginfrastructuur formuleert zij vanzelfsprekend de nodige aanbevelingen aan de beheerders van de betrokken weg. Het komt er echter op aan een evenwicht te vinden tussen de rationele verantwoordelijkheid van de beheerders van de wegen en de technische expertise.

Ten slotte beaamt de minister dat er in de context van de verkeersveiligheid in het algemeen en van de normering van vrachtwagens in het bijzonder voor Europa nog een grote rol weggelegd is

*
* *

De heer Philippe Warny, directeur-generaal van de bestuurlijke politie, schetst vooreerst de historiek van de gebeurtenissen.

Reeds op 7 september 2001 werd een eerste vergadering belegd met de postoversten en met de commandanten van de PVE's.

Nadat de grieven waren ingezameld, werden vanaf 14 september 2001 vergaderingen georganiseerd met de verschillende PVE's.

Tijdens deze vergaderingen werd de nadruk gelegd op:

- het uitzonderlijke karakter van het jaar 2001;
- de noodzaak van gecombineerde en gecoördineerde acties waarbij ook de lokale politie een deel van de opdrachten zal moeten uitvoeren.

Voorts pareert hij de kritiek dat er te weinig aandacht besteed is aan de verkeersveiligheid met het argument dat zijn algemene directie reeds op 23 juli 2001 aan de minister van Binnenlandse Zaken een strategisch plan heeft voorgelegd. Eén van de doelstellingen daarvan was de inwerkinstelling van de voorschriften van het Nationaal Veiligheidsplan met betrekking tot de verkeersveiligheid.

Draux est chargé de rendre ces aspects opérationnels en ce qui concerne les routes.

Il souligne que les principes essentiels de la politique menée en matière de circulation routière sont la prévention et la dissuasion. La répression n'interviendra qu'en cas de besoin, pour amener le citoyen à faire preuve d'une certaine discipline. Le personnel nécessaire sera dès lors engagé de manière ciblée aux endroits où sa présence est le plus utile.

Lorsque la police fédérale constate l'existence de points faibles dans l'infrastructure routière, elle formule évidemment les recommandations nécessaires à l'intention des gestionnaires de la voie publique concernés. Il convient toutefois d'instaurer un équilibre entre la responsabilité rationnelle des gestionnaires de la voie publique et l'expertise technique.

Enfin, le ministre confirme que l'Europe a encore un rôle important à jouer dans le cadre de la sécurité routière en général et de la normalisation des camions en particulier.

*
* *

M. Philippe Warny, directeur général de la police administrative, retrace d'abord l'historique des événements.

Le 7 septembre 2001 a déjà eu lieu une première réunion des chefs de poste et des commandants des UPC.

Après avoir recensé les griefs, des réunions ont été organisées avec les différentes UPC à partir du 14 septembre 2001.

Au cours de ces réunions, l'accent a été mis sur :

- Le caractère exceptionnel de l'année 2001.
- La nécessité de mettre sur pied des actions combinées et coordonnées, actions dans le cadre desquelles la police locale serait chargée d'une partie des missions.

Il réfute ensuite la critique selon laquelle on aurait négligé la sécurité routière en précisant que, le 23 juillet 2001, sa direction générale a soumis un plan stratégique au ministre de l'Intérieur. L'un des objectifs de ce plan était la mise en œuvre des dispositions du Plan national de sécurité concernant la sécurité routière.

Met het oog op de uitvoering van dit strategisch plan dient een actieplan opgesteld. Daarvoor is echter een zogenaamde «0-meting» vereist. Na één jaar werking, de helft van de looptijd van het Nationaal Veiligheidsplan, liggen deze cijfers nu voor. Deze slaan niet alleen op het aspect verkeersveiligheid maar ook op met name de technische ondersteuning. Het is dus nog veel te vroeg om het beleid bij te sturen.

Eenzijds blijkt uit de beschikbare gegevens dat het aantal in deze context beschikbare manschappen zeker niet lager ligt dan in de ons omringende landen.

Anderzijds blijken de PVE's voor 80% operationeel inzetbaar te zijn. Ongeveer 70% daarvan wordt aan de verkeersveiligheid gewijd; er zal immers altijd een deel gerechtelijk en administratief werk en ander politiewerk overblijven. De inzetbaarheid zal opgevoerd door het prioritair oriënteren van de restcapaciteit van de algemene reserve naar beschermingstaken van de PVE's en het uitvoeren van kleine controles. Er is dus geen sprake van de PVE's te vervangen door deze manschappen wat de gespecialiseerde taken van verkeersveiligheid betreft.

Vervolgens stelt de heer Warny dat – betreffende de PVE's - het doel voor 2002 erin bestaat de *overhead* te beperken. In deze context dient echter rekening te worden gehouden met de beperkingen die zowel door het statuut als door de organisatie van de geïntegreerde politie worden opgelegd. Hierbij zal de mate waarin de lokale politie bereid zal zijn om haar medewerking te verlenen, van groot belang zijn.

Ook hij wijst op het belang van de preventie. Het gebruik van de bemande camera's vormt een onderdeel van de in deze context ontwikkelde strategie.

Op zijn beurt wijst de heer Warny op de inspanningen die de lokale politie zal moeten doen betreffende de veiligheid van het verkeer op de wegen die niet tot de bevoegdheden van de PVE's behoren. De federale politie heeft reeds een aantal manuren gewijd aan het helpen van de lokale politie om deze strategieën uit te werken.

Ten besluite benadrukt hij dat de tolerantiegrenzen afhankelijk zijn van de risico's die bestuurders op bepaalde plaatsen en op bepaalde tijdstippen lopen. Deze grenzen worden vastgelegd in samenspraak met de andere betrokken actoren.

*
* *

La mise en œuvre de ce plan stratégique nécessite l'établissement d'un plan d'action. Cela suppose toutefois une « mesure 0 ». Après un an de fonctionnement, soit à la moitié de la durée du Plan national de sécurité, ces chiffres sont à présent disponibles. Ils ne portent pas seulement sur l'aspect « sécurité routière », mais aussi, notamment, sur le soutien technique. Il est donc encore beaucoup trop tôt pour adapter la politique.

D'une part, les informations disponibles montrent que les effectifs disponibles dans ce contexte ne sont certainement pas moins nombreux que chez nos voisins.

D'autre part, il s'avère que 80 % des UPC sont engageables sur le plan opérationnel, dont 70 % aux fins de sécurité routière. En effet, il subsistera toujours une part de travail judiciaire et administratif et d'autres activités de police à accomplir. L'engageabilité sera augmentée par l'orientation prioritaire de la capacité résiduelle de la réserve générale vers les tâches de protection confiées aux UPC et l'exécution de petits contrôles. Il n'est donc pas question de remplacer les UPC par ces effectifs, en ce qui concerne les tâches spécialisées de sécurité routière.

M. Warny déclare ensuite qu'en ce qui concerne les UPC, l'objectif pour 2002 est de réduire l'*overhead*. Dans ce contexte, il y a cependant lieu de tenir compte des restrictions imposées tant par le statut que par l'organisation de la police intégrée. À cet égard, la mesure dans laquelle la police locale sera disposée à prêter son concours, revêtira une grande importance.

Il souligne, lui aussi, l'importance de la prévention. L'utilisation des caméras avec opérateur constitue un pan de la stratégie développée dans ce contexte.

À son tour, M. Warny met en exergue les efforts que la police locale devra consentir sur le plan de la sécurité routière sur les voies de circulation qui ne relèvent pas de la compétence des UPC. La police fédérale a déjà consacré un certain nombre d'heures-homme à aider la police locale à mettre ces stratégies en œuvre.

En guise de conclusion, il souligne que les seuils de tolérance dépendront des risques que les automobilistes courent à certains endroits et à certains moments. Ces seuils seront fixés en concertation avec les autres acteurs concernés.

*
* *

De heer Herman Bliki, adjunct-directeur-generaal van de bestuurlijke politie, acht de 110.000 manuren die door de PVE's gepresteerd worden in het raam van voetbalwedstrijden, geenszins overdreven in het licht van de 1.500.000 manuren die in totaal ter beschikking staan. Supporters verplaatsen zich immers hoofdzakelijk via de autowegen en de PVE's zijn daarom uitermate goed geplaatst om «ontmoetingen» van supporters te evalueren en desgevallend de nodige versterkingen op te roepen. Daarnaast moet deze investering *qua* manuren ook gezien worden in de context van de algemene zichtbaarheid van de verkeerspolitie.

Voorts is hij van mening dat het terrein in voldoende mate wordt bestreken met de ploegen die momenteel worden ingezet zowel 's nachts als overdag.

Verder herinnert hij aan de inspanningen die reeds geleverd worden inzake de verkeersopvoeding van de weggebruiker. Met name wordt verwezen naar de verkeersparken, naar de personeelsleden die op de verschillende salons aanwezig zijn, en naar deze die de verkeersinformatie verzorgen.

Met betrekking tot de taken van de PVE's stelt de heer Bliki dat:

- de grens van het gerechtelijk werk ten opzichte van de gespecialiseerde politie, enerzijds, en van de lokale politie, anderzijds, nog niet vastligt. Een sleutel hierbij is in ieder geval de graad van specialisatie van de PVE's;

- de uitzonderlijke toename van het werkvolume ingevolge de begeleiding van geldtransporten zo goed als achter de rug is;

- de grenscontroles blijvend van het takenpakket van de PVE's deel zullen blijven uitmaken en uitgevoerd zullen worden in samenwerking met de politiezones die aan een landsgrens gelegen zijn;

- er inzake de controles op de gewestwegen op het terrein afspraken dienen gemaakt te worden tussen de federale en de lokale politie. Indien de lokale politie om bijstand vraagt, zal bij de beslissing worden afgewogen of de door de federale politie verstrekte hulp een gespecialiseerde meerwaarde biedt (bijvoorbeeld het leveren van motorrijders aan een politiezone die daar niet over beschikt, het ter beschikking stellen van mobiele weegbruggen, enz.). Hierbij zal de lokale politie op termijn de nodige middelen moeten voorzien.

Tevens wijst de heer Bliki op het feit dat de doelstellingen van de minister van Mobiliteit en Transport tegen 2006 moeten gehaald worden en dat men daar geleidelijk naar toe zal werken.

M. Herman Bliki, directeur général adjoint de la police administrative, estime que les 110.000 heures-homme qui sont prestées par l'UPC dans le cadre de matches de football ne sont nullement excessives, compte tenu des 1.500.000 heures-homme dont on dispose au total. Les supporters se déplacent en effet principalement via les autoroutes et les UPC sont dès lors extrêmement bien placées pour évaluer les «rencontres» de supporters et, le cas échéant, pour mobiliser les renforts nécessaires. Cet investissement en heures-homme doit par ailleurs également être replacé dans le contexte de visibilité générale de la police de la circulation.

Il estime par ailleurs que les équipes qui sont actuellement engagées permettent de quadriller suffisamment le terrain tant de jour que de nuit.

Il rappelle ensuite les efforts qui ont déjà été fournis en ce qui concerne l'éducation routière de l'utilisateur de la route. Il évoque notamment les parcs de circulation, la présence des membres du personnel aux différents salons et la fourniture d'informations routières.

En ce qui concerne les missions des UPC, M. Bliki précise que:

- la limite du travail judiciaire par rapport à la police spécialisée, d'une part, et à la police locale, d'autre part, n'est pas encore fixée. Une clé à cet égard est en tout cas le degré de spécialisation des UPC;

- l'accroissement exceptionnel du volume de travail dû à l'accompagnement des transports de fonds est pratiquement terminé ;

- les contrôles frontaliers continueront à faire partie des missions des UPC et seront effectués en collaboration avec les zones de police qui sont situées près de la frontière d'un pays ;

- Il convient, en ce qui concerne les contrôles sur les routes régionales, de conclure des accords sur le terrain entre les polices fédérale et locale. Si la police locale demande de l'aide, l'on examinera, pour prendre la décision, si l'aide fournie par la police fédérale apporte une valeur ajoutée spécifique (par exemple, la fourniture de motards à une zone de police qui n'en dispose pas, la mise à disposition de ponts-basculés mobiles, etc.). La police locale devra à cet égard fournir à terme les moyens nécessaires.

M. Bliki souligne également que les objectifs de la ministre de la Mobilité et des Transports devront être atteints d'ici 2006 et que l'on s'attellera progressivement à cette tâche.

De spreker stelt dat een bepaalde tolerantiegrens vastgelegd wordt in functie van het progressief recupereren van het terrein zodat daar de veiligheid opnieuw verzekerd kan worden. Er is dus geen sprake van een algemene tolerantie die voor het ganse land zou gelden.

De heer Bliki verwijst ook naar de recente onderhandelingen die - in verband met de nacht- en weekendprestaties - geleid hebben tot zowel een versoepeling van de voorschriften die in het zogenaamde «Mammoetbesluit» vervat waren als tot een betere vergoeding van deze prestaties. Dit zal zeker tot gevolg hebben dat er 's nachts en tijdens de weekends opnieuw meer politie aanwezig zal zijn.

De administratieve taken zullen afgebouwd worden door zowel een verdere automatisering van de afhandeling van de processen-verbaal als door de vereenvoudiging van de vaststellingsprocedures.

Ten slotte meent hij dat de zogenaamde «doodrijders» in het kader van de bestaande wetgeving zoveel mogelijk gecriminaliseerd moeten worden bij *ad hoc* interventies.

*
* *

De heer Draux, directeur van de directie verkeerspolitie preciseert dat hij momenteel – naast de bevelhebbers van de PVE's - over vier personeelsleden beschikt die belast zijn met beleidsvorming.

De nodige instructies om het aantal nachtdiensten te verhogen worden eerstdaags gegeven maar de concrete uitvoering van deze instructies kan enige tijd vergen.

De gespecialiseerde bijstand aan de lokale politie is voorzien in onder meer het Nationaal Veiligheidsplan en betreft bijvoorbeeld het aspect zwaar vervoer.

De doelstellingen voor zowel snelheidscontroles als alcoholtests gelden voor het geheel van de politiediensten. Deze zullen – indien de gunstige evolutie aanhoudt – worden gehaald in samenwerking met de lokale politie.

Naast de gewone controles worden heel regelmatig gerichte operaties opgezet betreffende de controle op het gewicht van vrachtwagens. Iedere eenheid op het terrein heeft in die zin de nodige instructies in verband met het gebruik van de benodigde weegbruggen.

L'intervenant précise qu'un certain seuil de tolérance est fixé en fonction de la récupération progressive du terrain de manière à ce que la sécurité puisse à nouveau y être assurée. Il n'est donc pas question d'une tolérance générale qui s'appliquerait à l'ensemble du pays.

M. Bliki renvoie aussi aux récentes négociations qui ont débouché, pour les prestations de nuit et de week-end, à la fois sur un assouplissement des prescriptions contenues dans l'« arrêté Mammoth » et sur une meilleure rétribution de ces prestations. Les policiers devraient par conséquent à nouveau être plus nombreux le week-end et la nuit.

Les tâches administratives devraient se réduire progressivement grâce non seulement à une automatisation plus poussée du traitement des procès-verbaux, mais aussi à la simplification des procédures de constat.

Enfin, il estime que, dans le cadre de la législation existante, il faut autant que possible criminaliser les «chauffards» par des interventions *ad hoc*.

*
* *

M. Draux, directeur de la direction de la police de la circulation, précise qu'il dispose actuellement – outre les agents assurant le commandement des UPC - de quatre membres du personnel chargés de définir la politique à suivre.

Les instructions nécessaires en vue d'intensifier les services de nuit seront communiquées prochainement, mais leur mise en œuvre pourrait prendre un peu de temps.

Un appui spécialisé à la police locale a été prévu, notamment dans le Plan national de sécurité. Il concerne par exemple les poids lourds.

Les objectifs définis en matière de contrôles de vitesse et d'alcootests valent pour l'ensemble des services de police. Ils pourront être atteints – si la situation évolue favorablement – en collaboration avec la police locale.

Outre les contrôles habituels, des opérations ciblées sont régulièrement mises sur pied dans le cadre du contrôle du poids des camions. Chaque unité de terrain a reçu à cet effet les instructions nécessaires quant à l'utilisation des ponts bascules.

De PVE's zijn slechts één van de vele actoren op het terrein en iedereen moet in deze context zijn rol naar behoren spelen met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid.

Het personeel is reeds uitermate gemotiveerd betreffende het aspect verkeersveiligheid. Daarnaast zullen er inspanningen gedaan worden om het nog sneller van betere informatie te voorzien, enerzijds, en het nauwer te betrekken bij de besluitvorming op directieniveau, anderzijds.

C. Replieken

De heer Jean-Pierre Detremmerie (PSC) stelt dat de echo's die hem onder meer vanuit de horeca-secor bereiken, bevestigen dat de burger begint aandacht op te brengen voor de aspecten van verkeersveiligheid. Anderzijds wijst hij op het toch belangrijke aspect van de preventie.

*
* *

Mevrouw Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO) informeert naar de gegrondheid van de geruchten als zou er te weinig informatica beschikbaar zijn.

Voorts informeert zij naar de termijn waarin men zich voorneemt dit alles te realiseren.

*
* *

De heer Philippe Warny, directeur-generaal van de bestuurlijke politie, stelt dat volgens het investeringsplan het oudste materiaal het eerst voor vervanging in aanmerking komt. In dit kader wordt gebruik gemaakt van de in de loop van 2001 opgedane ervaring.

De voorliggende cijfers wijzen op een evolutie in de gevraagde richting. Alhoewel deze vooruitgang vanzelfsprekend niet gefnuikt zal worden, vergt het enige tijd om vernieuwingen - met planning en vervaldatum - in het actieplan op te nemen.

De verslaggever,

Kristien GRAUWELS

De voorzitter,

Paul TANT

Les UPC ne sont qu'un des nombreux acteurs sur le terrain. Chacun se doit de jouer convenablement son rôle en vue d'améliorer la sécurité routière.

Le personnel est extrêmement motivé en ce qui concerne l'aspect sécurité routière. Des efforts devront par ailleurs être consentis afin de lui procurer encore plus rapidement des informations de meilleure qualité, d'une part, et de l'impliquer davantage dans les décisions prises au niveau de la direction, d'autre part.

C. Répliques

M. Jean-Pierre Detremmerie (PSC) affirme que les échos qui lui sont rapportés par le secteur horeca notamment confirment que le citoyen commence à s'intéresser à la sécurité routière. Il attire par ailleurs l'attention sur l'importance de la prévention.

*
* *

Mme Kristien Grauwels (Agalev-Ecolo) demande si les rumeurs selon lesquelles l'infrastructure informatique serait insuffisante, sont fondées.

Elle demande par ailleurs dans quel délai on envisage de réaliser tous ces objectifs.

*
* *

M. Philippe Warny, directeur général de la police administrative, précise que selon le plan d'investissements, le matériel le plus ancien sera remplacé en premier lieu. On tirera profit à cet égard de l'expérience acquise au cours de l'année 2001.

Les chiffres témoignent d'une évolution dans le bon sens. Bien que les progrès ne soient évidemment pas dédaignables, il faudra un certain temps pour intégrer les innovations - y compris le planning et l'échéance - au plan d'action.

La rapporteuse,

Kristien GRAUWELS

Le président,

Paul TANT

BIJLAGE 1**Personeelssterkte/capaciteit**

De werkelijke politie personeelssterkte in de PVE's was geraamd als volgt :

- op 1 december 2001, door de algemene directie personeel (ADP), op 938 leden;
- op 1 januari 2002, door de PVE's, op 927 leden.

Het theoretisch personeelsbestand voor de verkeerspolitie (VP) loopt op tot 1.045, van wie 87 Calog-personeelsleden, dat wil zeggen 958 politieagenten.

Het theoretisch personeelsbestand in de PVE's bedraagt 936 politieagenten.

ANNEXE 1**Effectif/capacité**

L'effectif réel policier dans les UPC était estimé:

- au 1^{er} décembre 2001, par la direction générale des Ressources humaines (DGP), à 938 membres;
- au 1^{er} janvier 2002 par les UPC, à 927 membres.

L'effectif théorique pour la police de la circulation (PC) est de 1.045 dont 87 membres du personnel Calog, soit 958 policiers.

L'effectif théorique dans les UPC est de 936 policiers.

**Resultaten van de mobiele radarcontroles
(op voertuigen)****Résultats des contrôles radars mobiles
(sur véhicules)**

	1998	1999	2000
Heures de controle/ Contrôle-uren	27.245	23.255	24.516
Véhicules contrôlés/ Gecontroleerde voertuigen	12.045.408	11.163.617	12.482.993
Infractions/ Inbreuken	3.316.047	3.165.128	3.398.396
Procès-verbaux (PV) Processen-verbaal	319.336	272.675	290.253

In 2000 werden 22.890 bestuurders tegengehouden (te voegen bij het bovenstaande aantal PV's).

De cijfers voor 2001 zijn nog niet beschikbaar, maar het aantal PV's wordt geraamd op ongeveer 350.000 (raming gemaakt in november 2001 door de PVE's).

Voor 2002 is gepland het aantal PV's te verhogen met 10 % en zo te komen tot 380.000 PV's. Die doelstelling zou veeleer moeten worden bereikt door een verhoging van het aantal controle-uren dan door een verlaging van de tolerantiegrenzen.

Resultaten van de (vaste) onbemande camera's

In 2000 werden met de 39 door de rijkswacht beheerde camera's gedurende 55.460 uren controles uitgevoerd en zijn 27.235 PV's opgemaakt. Van die 39 camera's worden er 3 uitsluitend gebruikt voor snelheidscontroles (waarvan één in Luik in de Cointe-tunnel). De andere worden gebruikt aan kruispunten voor controles van de snelheid en van de inachtneming van de verkeerslichten.

Zes andere camera's worden beheerd door de lokale politie (Antwerpen, Gent en Waregem).

En 2000, le nombre de conducteurs interceptés était de 22.890 (à ajouter au chiffre des PV ci-dessus).

Les données 2001 ne sont pas encore disponibles, mais le nombre de PV est estimé à ± 350.000 (estimation faite en novembre 2001 par les UPC).

Pour 2002, il est prévu d'augmenter le nombre de PV de 10%, soit atteindre 380.000 PV. Cet objectif devrait être atteint plus par une augmentation du nombre d'heures de contrôle que par une diminution des tolérances appliquées.

Résultats des contrôles caméras automatiques (fixes)

En 2000, avec 39 caméras gérées par la gendarmerie, 55.460 heures de contrôle ont été opérées, et 27.235 PV ont été rédigés. Sur les 39 caméras, 3 sont uniquement utilisées pour le contrôle de la vitesse (dont une à Liège au tunnel de Cointe). Les autres sont utilisées à des carrefours pour le contrôle de la vitesse et du respect des feux de signalisation.

6 autres caméras sont gérées par des polices locales (Anvers, Gand et Waregem).

Voor 2001 zijn de gegevens nog niet beschikbaar. Voor 1999 en meer nog voor 1998 zijn de gegevens wis-selend en een lineaire vergelijking is dus onmogelijk.

De minimale doelstelling voor 2002 is 60.000 controle-uren voor de camera's die door de federale politie wor-den beheerd, op voorwaarde dat het aantal camera's ongewijzigd blijft, teneinde tegemoet te komen aan de aanbeveling van het Begeleidingscomité van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid.

In Vlaanderen werden de camera's geplaatst door het Vlaams Gewest, dat er dus eigenaar van is en dat ver-antwoordelijk is voor het onderhoud en de metrologische controles. De betrokken politiediensten zorgen voor het beheer (films, ontwikkeling, PV's, ...).

De nadere regels voor het gebruik van de toestellen worden, overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 oktober 1997, bepaald tijdens een overleg op lokaal vlak tussen het parket, de politie, de administratieve over-heid en de beheerder. Tijdens dat overleg wordt onder andere het aantal controle-uren vastgesteld teneinde de werklust binnen de perken te houden, zowel voor de politie als voor het parket.

Verkeersonveiligheid

Jaarverslag van het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid (BIVV)

Algemeen voor 2000 (over het hele wegennet)

Ongevallen met lichamelijke letsels : 49.065
Overlijdens binnen 30 dagen : 1.470
Zwaargewonden : 9.847

Lengte van het wegennet (in km)

Autosnelwegen : 1.702
Gewestwegen : 12.550
Provinciewegen : 1.349
Gemeentewegen : 131.520

Ongevallen op de autosnelwegen

In vergelijking met 1999 is het aantal ongevallen met lichamelijke letsels in 2000 met 6 % gestegen (op alle andere wegen is dat aantal gedaald).

Pour 2001, les données ne sont pas encore disponibles. Pour 1999, et plus encore pour 1998, les données sont évolutives et ne permettent pas une comparaison linéaire.

Pour 2002, l'objectif minimal est d'atteindre les 60.000 heures de contrôle pour les caméras gérées par la police fédérale pour autant que le nombre de caméras reste identique, et ce, afin de s'inscrire dans les recommandation du Comité d'accompagnement des Etats généraux pour la sécurité routière.

Pour les caméras installées en Flandre, les appareils ont été placés par la Région flamande qui en est donc propriétaire et est responsable de l'entretien et des vérifications métrologiques. La gestion (film, développement, PV,...) est de la responsabilité des polices concernées.

Les modalités d'utilisation des appareils sont déterminées, conformément à l'arrêté royal du 11 octobre 1997, lors d'une concertation au niveau local. Cette concertation réunit le parquet, la police, l'autorité administrative et le gestionnaire. C'est notamment lors de cette concertation que le nombre d'heures de contrôle est déterminé de sorte à maîtriser la charge de travail tant pour la police que pour le parquet.

Insécurité routière

Rapport annuel de l'Institut belge de la Sécurité routière (IBSR)

Globalement pour 2000 (sur l'ensemble du réseau routier)

Accidents avec lésions corporelles: 49.065
Décédés 30 jours: 1.470
Blessés graves: 9.847

Longueur réseau routier (en km):

Autoroutes: 1.702
Routes régionales: 12.550
Routes provinciales: 1.349
Routes communales: 131. 520

Accidents sur autoroutes

En 2000, par rapport à 1999, le nombre d'accidents lésions corporelles a augmenté de 6 % (il a diminué sur tous les autres réseaux).

Het aantal overlijdens binnen 30 dagen is toegenomen met 12,6 % (stijging met 7 % op de andere wegen buiten de bebouwde kom en daling met 2 % binnen de bebouwde kom).

Evolutie (ongevallen op autosnelwegen)

Le nombre de décédés dans les 30 jours a augmenté de 12,6% (augmentation de 7% sur le reste du réseau hors agglomération et diminution de 2% en agglomération).

Evolution (accidents sur autoroutes)

	1998	1999	2000
Accidents lésions corporelles/ Ongevallen met lichamelijke letsels	4.167	4.446	4.713
Décédés 30 jours/ Overlijdens binnen 30 dagen	215	207	233
Blessés graves/ Zwaargewonden	1.080	1.184	1.156

Het aantal ongevallen met lichamelijke letsels per miljard voertuig-km ligt viermaal hoger op de gewestwegen dan op de autosnelwegen.

De ongevallen op de autosnelwegen zijn echter zwaarder (het aantal doden per miljard voertuig-km op de gewestwegen bedraagt driemaal meer dan op de autosnelwegen).

's Nachts (tussen zonsondergang en zonsopgang) zijn er op de autosnelwegen meer ongevallen met overlijdens binnen 30 dagen dan overdag (54,3 % tegen 39,1 %). De snelheid is een van de hoofdoorzaken van ernstige ongevallen.

Le nombre d'accidents avec lésions corporelles par milliard de véhicule-km est quatre fois plus élevé sur les routes régionales que sur les autoroutes.

Les accidents sur autoroutes sont toutefois plus graves (nombre de décédés par milliard de véhicules-km sur les routes régionales est trois fois plus élevé que sur les autoroutes).

Les accidents avec décédés dans les 30 jours sur autoroutes sont plus nombreux la nuit (entre le coucher et le lever du soleil) que le jour (54,3% contre 39,1%). La vitesse est une des causes principales d'accidents graves.

BIJLAGE 2

Alcoholcontroles

Aantal opgelegde tests

1998	1999	2000	2001
29.644	36.519	indisp./niet-besch.	30.180

ANNEXE 2

Contrôles d'alcool

Nombre de tests imposés

Positieve tests (> 22mg/l)		Tests positifs (>22 mg/l)	
1998	1999	2000	2001
2.897	3.561	indisp./niet-besch.	2.250

1998	1999	2000	2001
2.897	3.561	indisp./niet-besch.	2.250

Campagne jaarwisseling 2001-2002

Campagne de fin d'année 2001-2002

Aantal tests/Nombre de tests	2000/2001	2001/2002
Ongevallen met lichamelijke letsels/ Accidents lésions corporelles	597	666
Ongevallen met stoffelijke schade/ Accidents dégâts matériels	806	952
Gewone diensten/ Services ordinaires	3.493	4.360
Gerichte controles/ Contrôles orientés	4.401	4.747
Totaal / Total	9.304	10.728
Aantal uren gerichte controles/ Nombre heures de contrôles orientés	3.227	3.854

Snelheidscontroles		Contrôles de vitesse			
	1998	1999	2000	2001	2002
Aantal controle-uren/ Heures de contrôle	27.245	23.255	24.516	22.770	
Aantal gecontroleerde voertuigen/ Nombre de véhicules contrôlés	12.045.408	11.163.617	12.482.993	13.791.856	
Aantal voertuigen in snelheidsovertreding/ Nombre de véhicules > vitesse rég	3.316.047	3.165.128	3.398.396	3.666.638	
Aantal PV's /Nombre de PV	319.336	272.675	290.253	346.032	380.000

Evolutie van de controles met onbemande radars		Evolution contrôles radars automatiques		
		2000	2001	2002
Aantal controle-uren/ Nombre d'heures de contrôles		55.460	70.376	
Aantal PV's / Nombre de PV		27.340	59.202	