



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

maandag

lundi

16-12-2002

16-12-2002

18:45 uur

18:45 heures

Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld worden vóór

vrijdag 20/12/2002, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

Le Compte rendu analytique est un résumé des débats. Des rectifications peuvent être communiquées par écrit avant le

vendredi 20/12/2002, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

INHOUD

Berichten van verhindering	1
WETSONTWERPEN EN VOORSTELLEN	1
Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (1915/1 tot 7)	1
- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer met het oog op de beteugeling van asociaal en agressief verkeersgedrag (27/1 en 2)	1
- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging van artikel 619 van het Wetboek van strafvordering (31/1 en 2)	1
- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms betreffende de versnelde beteugeling van de verkeersmisdrijven door de inning van forfaitaire verkeersboeten (48/1 en 2)	1
- Wetsvoorstel van de heer Daniel Bacquelaine tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer (721/1 en 2)	1
- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging van de wegverkeerswet met het oog op de beteugeling van asociaal en agressief verkeersgedrag en een betere bescherming van de rechten van verkeersslachtoffers en hun familie (751/1 en 2)	1
- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot oprichting van een nationaal centrum voor verkeersslachtoffers en hun familie (752/1 en 2)	2
- Wetsontwerp tot bevordering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving (overgezonden door de Senaat) (817/1 tot 3)	2
- Wetsvoorstel van de heer Thierry Giet tot wijziging, wat het rijden in tegengestelde richting op de autosnelweg betreft, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (844/1 en 2)	2
- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de aanvullende verkeersreglementen en de raadgevende commissies betreft (881/1 en 2)	2
- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot hervorming van de rijopleiding (922/1 en 2)	2
- Wetsvoorstel van de heer Daan Schalck tot bevordering van de handhaving van de wegverkeersregels (1188/1 en 2)	2
- Wetsvoorstel van de heren Jos Ansoms, Yves Leterme, Dirk Pieters en Herman Van Rompuy houdende BTW-vrijstelling voor de inspanningen van de overheden inzake verkeersveiligheid en voor de niet-verplichte veiligheidsuitrustingen in	2

SOMMAIRE

Excusés	1
PROJETS DE LOI ET PROPOSITIONS	1
Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (1915/1 à 7)	1
- Proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant les lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière en vue de réprimer les comportements asociaux et agressifs dans la circulation (27/1 et 2)	1
- Proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant l'article 619 du Code d'instruction criminelle (31/1 et 2)	1
- Proposition de loi de M. Jos Ansoms accélérant la répression des infractions routières par la perception d'amendes routières forfaitaires (48/1 et 2)	1
- Proposition de loi de M. Daniel Bacquelaine modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (721/1 et 2)	1
- Proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant les lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière en vue de réprimer les comportements asociaux et agressifs dans la circulation et de mieux protéger les droits des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille (751/1 et 2)	1
- Proposition de loi de M. Jos Ansoms créant un centre national pour les victimes d'accidents de la circulation et leur famille (752/1 et 2)	2
- Projet de loi tendant à assurer la sécurité routière aux abords des écoles (transmis par le Sénat) (817/1 à 3)	2
- Proposition de loi de M. Thierry Giet modifiant, en ce qui concerne la circulation en contresens sur autoroute, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière (844/1 et 2)	2
- Proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en ce qui concerne les règlements complémentaires et les commissions consultatives (881/1 et 2)	2
- Proposition de loi de M. Jos Ansoms réformant la formation à la conduite (922/1 et 2)	2
- Proposition de loi de M. Daan Schalck portant des mesures visant à mieux assurer le respect du code de la route (1188/1 et 2)	2
- Proposition de loi de MM. Jos Ansoms, Yves Leterme, Dirk Pieters et Herman Van Rompuy visant à exempter de la TVA les efforts consentis par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière et les équipements de sécurité non	2

het verkeer (1399/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heren Jos Ansoms, Marc Van Peel en Ludo Van Campenhout betreffende de administratieve afhandeling van parkeerovertredingen door de gemeenten (1453/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging, wat de verkeershandhaving betreft, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus (1498/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Thierry Giet tot aanvulling van artikel 12 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (1695/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Daan Schalck tot wijziging van de bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer inzake het verplaatsen van voertuigen (1969/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Ludo Van Campenhout tot wijziging van artikel 16 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (1977/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heren Ludo Van Campenhout, Bart Somers, Georges Lenssen, Jacques Germeaux, Daan Schalck tot invoering van een opleiding defensief rijden in de rijopleiding (2015/1 en 2)

Hervatting van de algemene bespreking

Sprekers: **André Smets, Marie-Thérèse Coenen, Liliane De Cock, Bart Somers, Jos Ansoms, François Bellot, Jean Depreter, Karel Pinxten, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Bespreking van de artikelen

Sprekers: **Jos Ansoms, André Smets, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Daan Schalck, François Bellot**

obligatoires dans la circulation (1399/1 et 2)

- Proposition de loi de MM. Jos Ansoms, Marc Van Peel et Ludo Van Campenhout relative au règlement administratif, par les communes, des infractions aux règles de stationnement (1453/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Jos Ansoms 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 (1498/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Thierry Giet complétant l'article 12 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (1695/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Daan Schalck modifiant, en ce qui concerne le déplacement de véhicules, les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968 (1969/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Ludo Van Campenhout modifiant l'article 16 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (1977/1 et 2)

- Proposition de loi de MM. Ludo Van Campenhout, Bart Somers, Georges Lenssen, Jacques Germeaux et Daan Schalck instaurant un cours de conduite défensive dans le cadre de la formation à la conduite (2015/1 et 2)

Reprise de la discussion générale

Orateurs: **André Smets, Marie-Thérèse Coenen, Liliane De Cock, Bart Somers, Jos Ansoms, François Bellot, Jean Depreter, Karel Pinxten, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Discussion des articles

Orateurs: **Jos Ansoms, André Smets, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Daan Schalck, François Bellot**

PLENUMVERGADERING

van

MAANDAG 16 DECEMBER 2002

18:45 uur

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

LUNDI 16 DÉCEMBRE 2002

18:45 heures

De vergadering wordt geopend om 18.45 uur door de heer Joos Wauters.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering: Isabelle Durant

De **voorzitter**: Een reeks mededelingen en besluiten moet ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

Berichten van verhindering

Ambtsplicht: Hagen Goyvaerts, Els Van Weert en Danny Pieters

Gezondheidsredenen: François Dufour en Karel Van Hoorebeke

Raad van Europa: Georges Clerfayt

La séance est ouverte à 18.45 heures par M. Joos Wauters, président.

Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance: Isabelle Durant

Le **président**: Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Devoirs de mandat: Hagen Goyvaerts, Els Van Weert et Danny Pieters

Raisons de santé: François Dufour et Karel Van Hoorebeke

Conseil de l'Europe: Georges Clerfayt

Wetsontwerpen en voorstellen

01 Wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (1915/1 tot 7)

- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer met het oog op de beteugeling van asociaal en agressief verkeersgedrag (27/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging van artikel 619 van het Wetboek van strafvordering (31/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms betreffende de versnelde beteugeling van de verkeersmisdrijven door de inning van forfaitaire verkeersboeten (48/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Daniel Bacquelaine tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer (721/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot

Projets de loi et propositions

01 Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (1915/1 à 7)

- Proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant les lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière en vue de réprimer les comportements asociaux et agressifs dans la circulation (27/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant l'article 619 du Code d'instruction criminelle (31/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Jos Ansoms accélérant la répression des infractions routières par la perception d'amendes routières forfaitaires (48/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Daniel Bacquelaine modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (721/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant les lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière en vue de réprimer les

wijziging van de wegverkeerswet met het oog op de beteugeling van asociaal en agressief verkeersgedrag en een betere bescherming van de rechten van verkeersslachtoffers en hun familie (751/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot oprichting van een nationaal centrum voor verkeersslachtoffers en hun familie (752/1 en 2)

- Wetsontwerp tot bevordering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving (overgezonden door de Senaat) (817/1 tot 3)

- Wetsvoorstel van de heer Thierry Giet tot wijziging, wat het rijden in tegengestelde richting op de autosnelweg betreft, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (844/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer wat de aanvullende verkeersreglementen en de raadgevende commissies betreft (881/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot hervorming van de rijopleiding (922/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Daan Schalck tot bevordering van de handhaving van de wegverkeersregels (1188/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heren Jos Ansoms, Yves Leterme, Dirk Pieters en Herman Van Rompuy houdende BTW-vrijstelling voor de inspanningen van de overheden inzake verkeersveiligheid en voor de niet-verplichte veiligheidsuitrustingen in het verkeer (1399/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heren Jos Ansoms, Marc Van Peel en Ludo Van Campenhout betreffende de administratieve afhandeling van parkeerovertradingen door de gemeenten (1453/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Jos Ansoms tot wijziging, wat de verkeershandhaving betreft, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus (1498/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Thierry Giet tot aanvulling van artikel 12 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (1695/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Daan Schalck tot wijziging van de bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer inzake het verplaatsen van voertuigen (1969/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heer Ludo Van

comportements asociaux et agressifs dans la circulation et de mieux protéger les droits des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille (751/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Jos Ansoms créant un centre national pour les victimes d'accidents de la circulation et leur famille (752/1 et 2)

- Projet de loi tendant à assurer la sécurité routière aux abords des écoles (transmis par le Sénat) (817/1 à 3)

- Proposition de loi de M. Thierry Giet modifiant, en ce qui concerne la circulation en contresens sur autoroute, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves au règlement général sur la police de la circulation routière (844/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, en ce qui concerne les règlements complémentaires et les commissions consultatives (881/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Jos Ansoms réformant la formation à la conduite (922/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Daan Schalck portant des mesures visant à mieux assurer le respect du code de la route (1188/1 et 2)

- Proposition de loi de MM. Jos Ansoms, Yves Leterme, Dirk Pieters et Herman Van Rompuy visant à exempter de la TVA les efforts consentis par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière et les équipements de sécurité non obligatoires dans la circulation (1399/1 et 2)

- Proposition de loi de MM. Jos Ansoms, Marc Van Peel et Ludo Van Campenhout relative au règlement administratif, par les communes, des infractions aux règles de stationnement (1453/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Jos Ansoms 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 (1498/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Thierry Giet complétant l'article 12 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (1695/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Daan Schalck modifiant, en ce qui concerne le déplacement de véhicules, les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968 (1969/1 et 2)

- Proposition de loi de M. Ludo Van Campenhout modifiant l'article 16 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (1977/1 et 2)

- Proposition de loi de MM. Ludo Van

Campenhout tot wijziging van artikel 16 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (1977/1 en 2)

- Wetsvoorstel van de heren Ludo Van Campenhout, Bart Somers, Georges Lenssen, Jacques Germeaux, Daan Schalck tot invoering van een opleiding defensief rijden in de rijopleiding (2015/1 en 2)

Hervatting van de algemene bespreking

01.01 André Smets (cdH): Elke man, elke vrouw voelt aan dat dit een uiterst belangrijk wetsontwerp is, dat te maken heeft met een essentieel onderdeel van het openbaar leven. Wat kan er moeilijker zijn dan de dood van een kind, dat slachtoffer werd van het verkeer, aan te kondigen? Ik mis vandaag voor de eerste keer in mijn leven een gemeenteraad, omdat ik van oordeel ben dat elk parlamentslid zijn steentje moet bijdragen aan deze strijd voor het leven. Wij hebben recht op correcte en eenduidige informatie. Ik denk dat we dit keer samen kunnen werken en dat we de traditionele grenzen tussen meerderheid en oppositie kunnen overstijgen.

Daar waar er vijftien jaar geleden 3,3 miljoen wagens en ongeveer 270.000 vrachtwagens reden zijn er dat vandaag respectievelijk 4,4 miljoen en 500.000.

In 1970, met de helft minder voertuigen op de weg, waren er 3000 verkeersdoden. Toen werden ook de eerste maatregelen genomen, op het vlak van overdreven alcoholgebruik, dit tot ongenoegen van de publieke opinie. Deze strijd wordt dus niet voor het eerst gevoerd.

Ik heb een ingrijpende maatregel ten aanzien van de jongeren voorgesteld: de verplichting vanaf 2003 een valhelm te dragen, ongeacht het type bromfiets waarmee men zich verplaatst.

Ik wil een aantal punten aanstippen, zo onder meer het begrip permanente verantwoordelijkheid; ieder van ons kan een dodelijk ongeval veroorzaken! Men heeft vastgesteld dat een derde van de voertuigen te snel rijdt. Zowel de chauffeurs als de overheid dragen hier verantwoordelijkheid. De jongeren worden onvoldoende gesensibiliseerd voor het belang van de verkeersveiligheid. In mijn streek werd weliswaar een aantal initiatieven genomen, maar het is tijd dat men ook op het nationale niveau wakker wordt. Wat het vervoer van kinderen betreft, is de ouder achter het stuur verantwoordelijk wanneer de gordels achteraan in het voertuig niet worden gedragen.

Preventie is belangrijk, maar ook bestraffing is een noodzakelijke fase. Het aantal verkeersdoden zal

Campenhout, Bart Somers, Georges Lenssen, Jacques Germeaux et Daan Schalck instaurant un cours de conduite défensive dans le cadre de la formation à la conduite (2015/1 et 2)

Reprise de la discussion générale

01.01 André Smets (cdH): Chacun et chacune mesure qu'il s'agit d'un projet capital touchant à un domaine essentiel de la vie publique. Il n'est pire chose que d'annoncer la mort d'un enfant, d'un jeune victime de la route. Pour la première fois en trente-deux ans de mandat, je suis empêché de participer au conseil communal parce que j'estime que chaque parlementaire doit s'engager dans ce combat pour la vie. C'est un combat essentiel pour nous. Nous avons droit à une information correcte dont les données ne sont pas remises en question. J'ai pensé que ce travail se ferait collectivement, que le cloisonnement traditionnel majorité contre opposition pourrait être dépassé.

Le parc automobile est de 4,4 millions de voitures contre 3,3 voici quinze ans, de 500.000 camions contre quelque 270.000.

En 1970, avec la moitié de véhicules en moins, on a atteint 3000 tués sur la route. Les premières mesures ont été prises à cette époque, elles concernaient les excès d'alcool, elles ont été mal perçues. D'autres ont donc mené ce combat avant nous.

J'ai proposé une mesure radicale vis-à-vis des jeunes, à savoir l'obligation à partir de 2003 de porter un casque quel que soit le type de vélomoteur utilisé.

Je relèverai quelques éléments et notamment la notion de responsabilité permanente. Nous pouvons tous avoir un jour une responsabilité dans un accident mortel. Il a été constaté qu'un tiers des véhicules roulent trop vite, ce qui engage la responsabilité des conducteurs et des pouvoirs publics. Pour les jeunes, il y a beaucoup trop peu de séances de sensibilisation à l'importance de la sécurité routière. Certaines initiatives ont été prise dans ma région mais il est temps d'agir au niveau national. Concernant le transport des enfants, l'absence d'usage des ceintures de sécurité à l'arrière engage la responsabilité du parent conducteur.

La prévention est importante, mais la répression est une étape indispensable également. Il n'y aura plus

niet noemenswaardig dalen als we het aantal controles niet opvoeren. We moeten de strijd aanbinden tegen snelheidsovertredingen, tegen alcohol- en drugsgebruik, tegen de tekortkomingen van de overheid en ten slotte tegen het niet-dragen van de veiligheidsgordel. De overheid schiet tekort op het vlak van de kwaliteit van de wegen. We moeten hieraan toevoegen dat er in Wallonië een schrijnend gebrek is aan fietspaden. Wat dit betreft, verdienen de inspanningen die in Vlaanderen en Brussel werden gedaan alle eer.

01.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): U heeft lange tijd de touwtjes in handen gehad...

01.03 André Smets (cdH): Uw opmerking deert mij niet. Ik ben niet van het soort dat zegt: "Het is niet onze schuld, maar die van de anderen".

Ik zit niet vast in een partij en ben niet volop bezig met campagne voeren : ik kom in velerlei opzichten onder de mensen. Ik neem mijn petje af voor de beleidsmakers in Vlaanderen en Nederland, die dingen hebben gerealiseerd die wij in Wallonië niet hebben.

Men opent nieuwe HST-lijnen. Ik betreur dat diegenen die de moed hebben gehad om hun schouders onder de plannen voor de reizigers-HST te zetten, niet in voldoende ruimte hebben voorzien voor een HST-lijn voor goederentreinen. Ooit zal men er spijt van hebben dat men dat toen niet gedaan heeft.

Voor de autoverkoop moeten voldoende strenge veiligheidsnormen worden ingevoerd. Er werden al grote inspanningen gedaan, maar ze zijn nog ontoereikend.

De informatie inzake overtredingen en boetes is betwistbaar en de nieuwe klassering is helemaal aanvechtbaar: iedereen houdt er zijn eigen mening op na. We moeten uiteindelijk tot een repressief en tegelijkertijd progressief en genuanceerd beleid komen. Ik zou willen dat een duidelijk overzicht van de overtredingen en het bedrag van de bijbehorende boetes wordt geleverd. Ik ben er niet van overtuigd dat uw antwoord aan de voorzitter, die u vroeg of met de opcentiemen rekening moest worden gehouden, overeenstemt met wat de Ministerraad heeft beslist.

U heeft ontkennend geantwoord, maar het ontwerp is op dat punt niet duidelijk. Artikel 36 gewaagt van een wijziging van de opdecimen. Een politieofficier heeft me gezegd dat een boete van 100 euro vandaag al neerkomt op 500 euro. Blijft u bij uw

de réduction significative du nombre de tués sur la route si on ne multiplie pas les contrôles. La lutte doit être ciblée contre la vitesse, l'alcool et la drogue, contre les déficiences des pouvoirs publics et, enfin, contre le non-port de la ceinture de sécurité. En ce qui concerne les pouvoirs publics, on relève un manque de qualité des voiries. Il faut également relever un manque caractérisé de pistes cyclables en Wallonie. A cet égard, les efforts fournis en Flandre et à Bruxelles peuvent être salués.

01.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Vous avez été aux commandes pendant longtemps...

01.03 André Smets (cdH): Votre remarque ne me trouble pas. Je ne suis pas du genre à dire "Ce n'est pas nous, c'est les autres".

Je ne suis pas cloisonné dans un parti ni occupé à faire campagne : de toutes manières, je sors. Je me borne à tirer mon chapeau à la Flandre et aux Pays-Bas, qui ont réalisé des choses qui manquent en Wallonie.

On est en train d'inaugurer les TGV. Je regrette que ceux qui ont eu le courage de créer les TGV pour voyageurs n'aient pas prévu un espace suffisant pour que puissent être installées des lignes TGV marchandises. Un jour, on le regrettera.

En ce qui concerne le commerce des voitures, des normes de sécurité satisfaisantes doivent être instaurées. Manifestement, un effort considérable a été fourni, mais il est insuffisant.

L'information est discutable en matière d'infractions et d'amendes. La nouvelle catégorisation est forcément discutable : chacun a son avis. Il faut aboutir à une politique répressive à la fois progressive et nuancée. Je souhaite que soit fourni un tableau clair des infractions avec le montant des amendes y assorties. Je ne suis pas convaincu que votre réponse au président, qui vous demandait s'il fallait tenir compte des centimes additionnels, correspond à ce qui est prévu au Conseil des ministres.

Vous avez répondu par la négative mais le projet n'est pas clair à ce sujet. L'article 36 parle de modification des centimes additionnels. Un officier de police m'a indiqué que, dans l'état actuel des choses, une amende de 100 € prévue par la loi en

antwoord? Afhankelijk daarvan zullen we onze amendementen al dan niet behouden.

Niemand heeft het monopolie van de veiligheid. We kunnen niet genoeg doen om het aantal tragische verkeersongevallen terug te dringen.

01.04 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): Ik kan de heer Leterme geruststellen. We zijn vandaag bezig met iets wat de mensen echt interesseert, verkeersveiligheid. Dit raakt de mensen elke dag, het moet dan ook een topprioriteit zijn van het beleid.

Het debat in de commissie was boeiend, verscheidene wetsvoorstellen lagen op tafel, enkele werden in het wetsontwerp geïntegreerd. Het resultaat is een belangrijke stap op weg naar een halvering van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010.

Ten eerste is er een verfijning van de categorieën verkeersovertredingen. Zo is er bijvoorbeeld een verschil tussen parkeren voor een garage, wat hinder veroorzaakt, en parkeren op een fietspad of stoep, wat mensen in gevaar kan brengen. Het laatste is voor ons een zware overtreding. Zelfs al heeft iemand niet de intentie om iemand anders in gevaar te brengen, toch moeten we hem daarvan bewust maken door middel van sancties.

De mythe van de te hoge boetes berust op koudwatervrees. Ouders van verongelukte kinderen vinden helemaal niet dat de maatregelen te scherp zijn, integendeel. Ook de fietsersbond waarschuwt dat we nu niet meer mogen terugkrabbelen, de slachtoffers rekenen op ons. De meeste overtredingen vloeien voort uit bewust gevaarlijk rijgedrag. Zulk asociaal gedrag moet streng worden aangepakt. Het belangrijkste is dat er een sterk signaal komt, opdat het maatschappelijke draagvlak voor maatregelen ten gunste van de verkeersveiligheid vergroot. Het boetesysteem voorziet trouwens in sociale correcties, alternatieve straffen en een snellere inning. Ook de pakkans moet stijgen.

Daarnaast moet ook ruimte worden geschonken aan preventie. Een deel van de boetes gaat via het Fonds voor de Verkeersveiligheid naar de lokale overheden, zodat die ter plekke gepaste maatregelen kunnen nemen.

Uit de debatten rond dit ontwerp bleek dat jongeren in het verkeer een complexe zaak zijn. Zij moeten

vaut en réalité 500. Doit-on alors considérer votre réponse comme définitive? En fonction de la réponse, nous maintiendrons ou non nos amendements.

Personne n'a le monopole de la sécurité. On ne fera jamais assez pour faire reculer les drames de la route.

01.04 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): Je puis rassurer M. Leterme. Nous nous penchons aujourd'hui sur un sujet qui intéresse véritablement les gens, la sécurité routière, un sujet qui touche à la vie de tous les jours et qui doit donc devenir une priorité absolue pour nos décideurs.

Le débat en commission fut passionnant, différentes propositions de loi étaient sur la table, certaines ont été intégrées au projet de loi. Le résultat est une étape importante sur la voie d'une réduction de moitié du nombre de victimes de la route pour 2010.

Pour commencer, on a affiné les catégories d'infractions routières. On a ainsi fait une différence entre le stationnement devant un garage, qui occasionne une gêne, et le stationnement sur une piste cyclable ou un trottoir, qui peut mettre en danger des gens. Pour nous, ce dernier constitue une infraction grave. Même si la personne n'a pas l'intention de mettre en danger une vie, nous devons lui faire prendre conscience de ce risque en prévoyant des sanctions.

Le mythe des amendes trop élevées repose sur une crainte injustifiée. Les parents d'enfants victimes de la route ne trouvent pas du tout ces mesures trop sévères, bien au contraire. Le "fietsersbond", union des cyclistes, avertit que nous ne pouvons plus faire marche-arrière car les victimes comptent sur nous. La plupart des infractions résultent d'un comportement dangereux conscient au volant. Il faut s'attaquer sévèrement à ce type de comportement asocial. Il est essentiel que nous donnions un signal fort pour accroître l'assise sociale de mesures favorables à la sécurité routière. Le système des amendes prévoit d'ailleurs des corrections sociales, des peines de substitution et une perception plus rapide. Le risque de se faire prendre doit également augmenter.

Il faut par ailleurs nous atteler à la prévention. Une partie des amendes, par l'entremise du Fonds pour la Sécurité routière, sera affectée aux autorités locales afin qu'elles puissent prendre des mesures appropriées sur le terrain.

Les débats consacrés à ce sujet ont montré la complexité du problème que représentent les

de kans krijgen meer verkeersvaardigheid en verantwoordelijkheidszin op te doen, maar de regels mogen niet discriminerend of onbetaalbaar zijn voor hen. Een voortgezette rijopleiding voor alle nieuwe bestuurders is hier het goede spoor.

Laten we hopen dat dit ontwerp snel zal worden geïmplementeerd. Daarna zal de ervaring het zonodig bijsturen en verfijnen. Wij geloven dat het de verkeersveiligheid dient en steunen het. *(Applaus)*

De **voorzitter**: Ik sta erop mevrouw De Cock geluk te wensen met haar *maidenspeech*. *(Applaus op alle banken)*

01.05 Bart Somers (VLD): De laatste jaren wordt verkeersveiligheid fundamenteel anders bekeken. Dat is onder meer de verdienste van de heer Ansoms en van allerlei belangenorganisaties. Af en toe tonen sommigen echter dat ze bang zijn voor de publieke opinie om concrete maatregelen te nemen. Alle burgemeesters in deze zaal weten nochtans uit ervaring dat aan de verkeersveiligheid dringend iets moet worden gedaan.

Ook de VLD wil het aantal verkeersdoden met de helft halveren. De heer Ansoms wijst er terecht op dat het statistische apparaat om dat 'halveren' na te gaan, veel te lang werd verwaarloosd. Dat moet en zal veranderen.

Met de doelstellingen van het ontwerp is iedereen het eens, maar het mist een zekere slagkracht omdat veel hefboomen zich op het regionale en lokale niveau bevinden. Zo juichen we het toe dat minister Stevaert in het Vlaams Gewest werk maakt van de inventarisering en wegwerking van de zogenaamde zwarte verkeerspunten.

01.06 Jos Ansoms (CD&V): Toen eindelijk het budgettaire evenwicht hersteld was, heeft de Vlaamse regering bitter weinig gedaan inzake infrastructuurwerken, zeker op basis van de modules 10 en 13.

01.07 Bart Somers (VLD): Er moet nog meer worden ondernomen, maar de heer Ansoms kan niet beweren dat er de laatste jaren niets is gebeurd. Vroeger waren er inderdaad meer budgettaire beperkingen, maar de regeringen toen hadden toch andere keuzes kunnen maken?

jeunes dans le trafic. Ils doivent avoir l'occasion de s'exercer à la conduite et d'acquérir le sens des responsabilités mais ne doivent pas faire l'objet de règlements discriminatoires ou trop onéreux. Une formation continue à la conduite pour tous les nouveaux conducteurs est, dans ce cas, la bonne solution.

Espérons que ce projet sera rapidement mis en œuvre. Nous l'évaluerons et nous l'affinerons à la lumière de notre expérience. Nous pensons qu'il sert la sécurité routière et c'est pourquoi nous le soutenons. *(Applaudissements)*

Le **président**: Je félicite Mme De Cock pour son *maidenspeech*. *(Applaudissements sur tous les bancs)*

01.05 Bart Somers (VLD): Ces dernières années, le regard que l'on porte sur la sécurité routière a changé fondamentalement, notamment grâce à M. Ansoms et à toute une série de groupes d'intérêt. Il arrive toutefois que certains s'abstiennent de prendre des mesures concrètes par crainte de l'opinion publique. Tous les bourgmestres présents dans cet hémicycle savent pourtant, par expérience, que des initiatives doivent être prises d'urgence en matière de sécurité routière.

Le VLD entend également réduire de moitié le nombre d'accidents mortels. M. Ansoms souligne à juste titre que l'appareil statistique visant à contrôler cette diminution de moitié des accidents mortels, a été trop longtemps négligé. Cette situation doit changer et elle va changer.

Il y a unanimité quant aux objectifs de ce projet mais sa force d'impact souffre du fait que de nombreux leviers se situent au niveau régional et local. Nous saluons ainsi l'action du ministre Stevaert qui s'emploie à inventorier et à supprimer les points noirs de la circulation en Région flamande.

01.06 Jos Ansoms (CD&V): Lorsque l'équilibre budgétaire a finalement été rétabli, le gouvernement flamand n'a quasiment rien entrepris en matière de travaux d'infrastructure, certainement en ce qui concerne les modules 10 et 13.

01.07 Bart Somers (VLD): De nouvelles initiatives doivent être prises mais M. Ansoms n'a pas le droit d'affirmer que rien n'a été entrepris au cours des dernières années. Par le passé, les limitations budgétaires étaient certes plus importantes mais les gouvernements de l'époque auraient tout de même pu privilégier d'autres options.

Wat de verkeerscontroles betreft, moet men de pakkans verhogen. Als we op lokaal vlak de juiste initiatieven nemen, zal de pakkans exponentieel stijgen. Zo zal een mentaliteitsverandering ontstaan.

De vervangende gevangenisstraffen zullen plaats ruimen voor alternatieve sancties die veel zinvoller zijn.

Over de verhoging van de boetes zijn verwarrende signalen uitgestuurd, helaas ook door VLD'ers en door de heer Ansoms, die ik nochtans al jaren ken als een objectief deskundige op het gebied van verkeersveiligheid. Het is jammer dat hij voortdurend zijn verhaaltje ophangt over de zogenaamd draconische stijging van de verkeersboetes. Globaal heeft de regering niet de bedoeling om de boetes te verhogen. Wel worden de overtredingen in vier categorieën ingedeeld, van licht naar heel zwaar. Hoe hoger de categorie, hoe hoger de boete. Komt een vrij lichte overtreding in de nieuwe indeling in een hogere categorie, dan kan de boete inderdaad verviervoudigen, en dat is geen signaal. Een losse gordel, gsm-gebruik in de wagen zijn zulke ovetredeingen, waarmee men voorzichtig moet zijn. Het zal dus aan de regering zijn om de 822 bestaande overtredingen oordeelkundig te verdelen over de vier categorieën om zo goed te kunnen graderen.

Momenteel kiest 90 percent van de overtreders voor een minnelijke schikking en het is aangewezen om dat zo te houden. Een enorme verhoging van de boetes werkt dat tegen. Verhogingen moeten sowieso binnen de perken blijven en de rechter moet sociaal kunnen bijsturen. Vergeten we ook niet dat in de bestaande indeling ook anomalieën zaten, zoals het parkeren op het fietspad. In Mechelen, waar grote infrastructuurwerken gebeuren, verbaliseert men momenteel alleen die foutparkeerders die een gevaar betekenen of die de verkeersdoorstroming belemmeren.

Over het onderbrengen van de honderden overtredingen in een van de vier categorieën moet dus genuanceerd worden nagedacht. Wij rekenen erop dat de regering haar in Ministerraad overlegde besluiten aan onze commissie zal voorleggen. Ik ben er zeker van dat we dan over alle partijgrenzen heen een filosofisch draagvlak kunnen vinden om

En ce qui concerne les contrôles en matière de circulation, il faut accroître le risque d'être verbalisé. Si nous prenons les bonnes initiatives sur le plan local, ce risque augmentera de façon exponentielle. Voilà comment nous parviendrons à changer les mentalités.

Aux peines subsidiaires viendront se substituer les sanctions alternatives qui sont bien plus judicieuses.

En ce qui concerne l'augmentation des amendes, des signaux confus ont été lancés, malheureusement aussi par des membres du VLD et par M. Ansoms qui est pourtant un spécialiste objectif de la sécurité routière depuis des années. Il est regrettable qu'il évoque sans cesse "l'augmentation drastique des amendes de circulation". Globalement, l'objectif du gouvernement n'est pas de majorer le montant des amendes. En revanche, les infractions seront réparties en quatre catégories, des infractions légères aux infractions très graves. Plus l'infraction sera grave, et donc la catégorie élevée, plus l'amende sera élevée. Si une infraction relativement légère devait figurer dans une catégorie supérieure à la suite de la nouvelle répartition, le montant de l'amende pourrait être quintuplé. Nous enverrions ainsi un signal erroné. L'oubli du port de la ceinture, l'utilisation du gsm au volant constituent des infractions de ce type à l'égard desquelles il faut rester prudent. Il incombera donc au gouvernement de répartir judicieusement les 822 infractions existantes entre les quatre catégories afin d'obtenir une gradation correcte.

A l'heure actuelle, 90% des contrevenants optent pour la transaction et il convient de poursuivre dans ce sens. Une sensible augmentation des amendes aurait l'effet contraire. En tout état de cause, les majorations doivent rester limitées et le juge doit pouvoir tenir compte de la situation sociale. N'oublions pas que la répartition actuelle présente également des anomalies telles que le stationnement sur une piste cyclable. A Malines, où d'importants travaux d'infrastructure sont en cours de réalisation, seuls les automobilistes mal garés qui représentent un risque ou qui entravent la fluidité du trafic sont actuellement verbalisés.

Il faut donc bien réfléchir à la façon dont les centaines d'infractions seront réparties entre les quatre catégories. Nous espérons bien que le gouvernement soumettra les arrêtés délibérés en Conseil des ministres à notre commission. Je suis persuadé du fait qu'au-delà des frontières partisans nous parviendrons à trouver une assise philosophique suffisamment large pour permettre

tot een aanvaardbare catalogisering te komen.

une classification acceptable par tous.

01.08 Jos Ansoms (CD&V): Het is de regering die zelf het verkeerde signaal van de verhoogde boetes heeft uitgezonden, in plaats van de klemtoon op de pakkans te leggen en zo de broodnodige mentaliteitswijziging na te streven. Met categorisering op zich is niets mis, maar de categorieën zelf verhouden zich onlogisch. De sprongen tussen de geldboetes zijn te groot. De discussie daarover is amateuristisch gevoerd en heeft dan ook weinig opgeleverd. De meerderheid is blijven twisten en tot op vandaag is er geen akkoord. Ik ben benieuwd of de Ministerraad er wel uit zal raken. Ik stel in elk geval bij amendement voor om betere categorieën in te voeren met minder grote verschillen.

01.08 Jos Ansoms (CD&V): C'est le gouvernement lui-même qui a envoyé le mauvais signal que constituent les amendes plus élevées, au lieu de mettre l'accent sur le risque d'être pris et d'induire ainsi un indispensable changement des mentalités. La catégorisation en soi n'a rien de mauvais, mais le rapport entre les catégories elles-mêmes est illogique. Les écarts entre les amendes sont trop importants. La discussion qui a été menée à ce sujet tenait de l'amateurisme et elle n'a donc pas donné de bons résultats. La majorité s'est sans cesse querellée et, jusqu'à présent, il n'existe pas d'accord. Je suis curieux de voir si le Conseil des ministres parviendra à sortir de l'impasse. Quoi qu'il en soit, je propose par le biais d'un amendement de définir de meilleures catégories, avec des différences moins importantes.

01.09 Bart Somers (VLD): Men heeft inderdaad de focus al te zeer op de boetes gelegd omwille van wat symbolische stellingnames. De Ministerraad staat in voor de verdeling van 822 overtredingen over de vier categorieën. Toch discussieert het Parlement erover en dat is amateuristisch. De regering moet snel de indeling maken en die voorleggen aan het Parlement.

01.09 Bart Somers (VLD): On s'est en effet trop focalisé sur les amendes en raison de certaines prises de position plutôt symboliques. Le Conseil des ministres est chargé de la répartition de 822 infractions en quatre catégories. Que le parlement en discute néanmoins est une preuve d'amateurisme. Le gouvernement doit rapidement procéder à cette répartition et la soumettre au Parlement.

Het moet duidelijk zijn dat het niet de bedoeling is om de boetes zomaar op te trekken, maar om een beleidsinstrument te scheppen dat dient om lichte en zware overtredingen te scheiden.

Il doit être clair que l'objectif n'est pas d'alourdir purement et simplement les amendes mais de créer un instrument de politique visant à distinguer les infractions légères des infractions graves.

Inzake de rijopleiding verschillen wij van mening met de heer Ansoms. Wij zijn voorstander van een voortgezette cursus defensief rijden. Dit moet dan bijvoorbeeld een verzekeringsvoordeel opleveren voor wie zo'n cursus volgt..

Maar de beperkende voorwaarden die de heer Ansoms wil opleggen aan wie de cursus niet volgde, gaan voor ons te ver. Misschien moeten we de verzekeraars hierover eens horen in de commissie Bedrijfsleven.

Notre opinion à propos de l'apprentissage de la conduite diffère de celle de M. Ansoms. Nous sommes favorables à une formation continuée à la conduite défensive, laquelle doit, par exemple, procurer à celui qui suit cette formation un avantage en ce qui concerne l'assurance. Nous estimons toutefois que les conditions limitatives que M. Ansoms veut imposer à celui qui n'a pas suivi la formation, vont trop loin. Peut-être devons-nous consulter les assureurs à ce sujet au sein de la commission de l'Economie.

01.10 Jos Ansoms (CD&V): We zijn allebei voorstander van een bijscholing een jaar of zo na de rijopleiding. Ik vraag enkel dat in die tussenperiode, waarin men dus nog weinig vertrouwd is met het verkeer, door de Koning beperkingen kunnen worden opgelegd aan de beginnende chauffeurs, zoals in onze buurlanden. Dat is geen betutteling maar voorzichtigheid. Bij de dodelijke verkeersslachtoffers zijn onervaren chauffeurs immers oververtegenwoordigd.

01.10 Jos Ansoms (CD&V): Nous préconisons tous les deux un recyclage plus ou moins un an après la formation à la conduite. Je demande juste que le Roi puisse, comme c'est le cas dans les pays voisins, imposer des restrictions aux conducteurs débutants durant cette période intermédiaire au cours de laquelle le conducteur manque encore d'expérience. Il ne s'agit pas de paternalisme mais de prudence. Les conducteurs inexpérimentés sont en effet surreprésentés parmi

les victimes de la route.

01.11 Bart Somers (VLD): De meerderheid van de jonge chauffeurs is voorzichtig en verantwoordelijk, maar in de statistieken wordt iedereen over één kam geschoren. Dat gebeurt ook met alcoholmisbruik en druggebruik, terwijl andere leeftijdscategorieën hier vaker dan de jeugd in de fout gaan.

01.12 Jos Ansoms (CD&V): Ik wijs de jeugd niet met de vinger inzake alcoholmisbruik, ik weet dat er meer veertigers dronken achter het stuur kruipen dan jongeren. Maar ik weet uit eigen ervaring hoe onbeholpen de eerste 1000 kilometer van een beginnend chauffeur kunnen verlopen. In al onze buurlanden wordt er iets ondernomen in de tussenperiode vlak na de rijopleiding. We kunnen bijvoorbeeld beginnende chauffeurs verbieden met passagiers te rijden, dan zijn er bij een ongeval veel minder slachtoffers.

01.13 Bart Somers (VLD): Uw voorstel zal er enkel toe leiden dat er veel meer jongeren afzonderlijk naar discotheken zullen rijden. Ik begrijp uw bekommernis, maar ik denk dat we naar andere wegen moeten zoeken.

Dit is een belangrijk ontwerp. De enige oplossing inzake verkeersveiligheid ligt in een geïntegreerd beleid, waarbij alle betrokkenen, overheid en particulieren, worden betrokken. Wij kunnen akkoord gaan met de meeste elementen van dit ontwerp en de minister heeft op de meeste van onze bedenkingen al kunnen beantwoorden. Maar we hopen dat het ontwerp van KB met de invulling van de vier categorieën terug naar de commissie komt om daar ten gronde besproken te worden. *(Applaus)*

01.14 François Bellot (MR): In België krijgen naar schatting 9,7 miljoen mensen (voetgangers, gebruikers van het openbaar vervoer of andere weggebruikers) te maken met een verkeersonveilige situatie. Die problematiek mag niemand onberoerd laten. In de commissie konden we dat ook vaststellen: dit thema ligt elke volksvertegenwoordiger na aan het hart.

In 2001 kwamen er 1.470 mensen om in het verkeer en raakten duizenden gewond. Er werden nochtans al inspanningen gedaan, want ten opzichte van 1972 is het aantal verkeersdoden met 25% en het aantal verkeersslachtoffers met 35% gedaald.

01.11 Bart Somers (VLD): La plupart des jeunes conducteurs sont prudents et responsables mais les statistiques mettent tout le monde dans le même panier. C'est également le cas pour la consommation d'alcool et de drogues, alors que les autres catégories d'âge s'y adonnent plus souvent que les jeunes.

01.12 Jos Ansoms (CD&V): Je n'incrimine pas les jeunes quant à l'abus d'alcool. Je sais que les conducteurs de quarante ans prennent plus souvent le volant en état d'ivresse que les jeunes. L'expérience m'a toutefois appris combien la maladresse peut caractériser les 1.000 premiers kilomètres parcourus par un conducteur débutant. Tous les pays voisins prennent des mesures dans la période intermédiaire qui suit immédiatement la formation à la conduite. On pourrait ainsi interdire aux conducteurs débutants de transporter des passagers. Le nombre de victimes sera ainsi moins élevé en cas d'accident.

01.13 Bart Somers (VLD): Votre proposition aura pour seul effet d'accroître le nombre de jeunes se rendant seul en discothèque au volant de leur voiture. Je comprends votre préoccupation mais je pense que nous devons rechercher d'autres voies.

Nos traitons d'un sujet important. La seule solution pour accroître la sécurité routière consiste en une politique intégrée associant toutes les parties concernées, pouvoirs publics et particuliers. Nous pouvons approuver la plupart des éléments de ce projet et la ministre a déjà pu répondre à la plupart de nos observations. Nous espérons toutefois que la commission pourra à nouveau examiner en profondeur le projet d'arrêté royal précisant les quatre catégories. *(Applaudissements)*

01.14 François Bellot (MR): En Belgique, on peut considérer que 9,7 millions de personnes sont confrontées à un problème de sécurité routière, qu'elles soient piétonnes, usagers de la route ou des transports en commun. Chacun d'entre nous est interpellé par cette problématique. En commission, on a pu faire la même observation: chaque député était concerné.

En 2001, il y a eu 1470 tués sur la route et plusieurs milliers de blessés. Pourtant des efforts ont déjà été faits, puisqu'il y a 25% de tués et 35% de victimes par accident en moins qu'en 1972.

Toch ligt België met 13,7 doden per 100.000 inwoners boven het Europese gemiddelde van 11,1 doden per 100.000 inwoners. De Commissie heeft zich ten doel gesteld het aantal verkeersdoden op de Europese wegen te halveren tegen 2010. Voor België betekent dat een daling van 4 tot 2 verkeersdoden per dag.

Er moeten in de eerste plaats preventieve maatregelen getroffen worden om een gedragsverandering bij de chauffeurs in de hand te werken, maar de continuïteit van die preventiemaatregelen moet wel gewaarborgd worden als men duurzame resultaten wil behalen. Dat aspect preventie werd gedeeltelijk uitgewerkt in het voorliggende ontwerp, maar de nadruk ligt toch vooral op repressie. De gevangenisstraffen worden vervangen door perioden van verval van het recht tot sturen, en dat is een goede zaak. De strafrechtelijke geldboeten worden vermenigvuldigd met 5,5; bij een minnelijke schikking moet € 50 betaald worden.

De tabel voor de procureurs-generaal zal bij ministerieel besluit worden vastgesteld.

Overtredingen zullen efficiënter worden bestraft. Met de nieuwe procedure kunnen sneller meer boetes worden geïnd. Maar wat zal dat in de praktijk geven? Het ontradend effect van de wet met haar nieuwe tarifiering van de overtredingen zal niet volstaan, de budgettaire middelen en de politieke wil om de wet uit te voeren, moeten volgen.

Aan het wetsontwerp werden achttien wetsvoorstellen toegevoegd. Het voorstel dat ik samen met Daniel Bacquelaine heb ingediend, strekt ertoe jonge bestuurders de gelegenheid te geven het equivalent van de boete aan een opleiding veilig rijgedrag te besteden. Bedoeling is alternatieve preventiemaatregelen te lanceren.

Sommigen beweren dat het ontwerp bedoeld is om de politiezones alternatieve financieringsmiddelen ter beschikking te stellen. Een studie van het BIVV vestigt de aandacht op het feit dat jongeren anders staan tegenover auto's en het besturen ervan en onderstreept het belang van bewustmakingscampagnes of algemene en gerichte educatieve projecten.

Preventief optreden van de politie is prioritair. We weten hoeveel de toekomstige boetes zullen bedragen, maar we weten niet hoe de overtredingen in categorieën zullen worden ingedeeld.

De Ministerraad had kritiek op de te ruime bevoegdheid van de Koning. Voor de

Cependant, avec ses 13,7 tués/100.000 habitants, la Belgique dépasse la moyenne européenne de 11,1 tués/100.00 habitants. La Commission a fixé comme objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes européennes d'ici 2010, ce qui entraînerait qu'en Belgique, où il y a actuellement 4 tués par jours, ce nombre serait réduit à deux.

Les actions à mener pour changer le comportement des conducteurs doivent être notamment d'ordre préventif, mais il faut inscrire la prévention dans la continuité si on veut que le résultat soit durable. Cet aspect préventif est partiellement intégré dans le projet, mais celui-ci reste avant tout répressif. Il est bon que les peines de prison soient remplacées par des périodes de déchéance du permis de conduire. Les amendes pénales sont multipliées par 5,5 et l'amende transactionnelle est de 50 €.

Un arrêté ministériel fournira la grille aux procureurs généraux.

La répression des infractions se veut plus efficace. La nouvelle procédure permet de percevoir plus rapidement un plus grand nombre d'amendes. Qu'en sera-t-il dans la pratique ? L'effet dissuasif de la loi avec sa nouvelle tarification des infractions ne sera pas suffisant, les moyens budgétaires et la volonté politique doivent suivre pour la mettre en application.

Au projet étaient jointes dix-huit propositions de loi. Celle que j'avais déposée avec Daniel Bacquelaine visait à permettre au jeune conducteur de consacrer l'équivalent de l'amende à une formation en matière de sécurité routière. Il s'agit là d'inaugurer des mesures alternatives de prévention.

Certains ont pu dire que l'économie générale du projet est la mise en place d'un dispositif de financement alternatif des zones de police. Une étude faite par l'IBSR met en évidence les attitudes différentes des jeunes face à la voiture et la conduite en soulignant l'importance des campagnes de sensibilisation ou d'actions éducatives globales et de proximité.

L'action préventive des forces de police doit être considérée comme prioritaire. Le montant des futures amendes est connu mais on ignore comment les infractions seront réparties dans les différentes catégories.

Le Conseil d'Etat avait critiqué le caractère trop large de l'habilitation donnée au Roi. La sécurité

rechtszekerheid ware het beter dat de criteria voor zware overtredingen in de wet worden opgenomen, maar de minister verkiest deze materie in besluiten te gieten. Ik vraag aan de minister te bevestigen dat foutief parkeren, het niet dragen van de veiligheidsgordel en het GSM-gebruik aan het stuur gewone overtredingen blijven.

In verband met het debat omtrent het rookverbod achter het stuur kan men duidelijk aantonen dat de rokende bestuurder de controle over het stuur minder goed in de hand heeft. Welke conclusies dient men hieruit te trekken? Aan de ene kant is er wel het begrip individuele vrijheid, maar aan de andere kant moet men zich vragen durven stellen over de risico's van het roken en mogen we niet aan struisvogelpolitiek doen.

Wat ons betreft, wij zijn voorstander van een preventiecampagne omtrent de gevaren veroorzaakt door roken aan het stuur. Wij kiezen preventie boven een wildgroei van allerlei verbodsbepalingen.

Ik ben ervan overtuigd dat u iets moet doen om de communicatie tussen de Gewesten te bevorderen: iedereen kan leren uit de ervaringen van anderen.

Moeten wij het initiatief van het Verenigd Koninkrijk navolgen en de verzekeringsmaatschappijen vragen om met de besparingen die zij dankzij de modernisering van de openbare wegen hebben kunnen doen een fonds op te richten voor de verkeersveiligheid? Dat lijkt mij een interessante piste te zijn.

01.15 Jean Depreter (PS): We moeten de bestuurders nog meer op hun verantwoordelijkheid wijzen. Het ontwerp beantwoordt aan dat doel en dat is noodzakelijk. Er zullen nog heel wat bijzonderheden bij koninklijk besluit worden vastgesteld. Het zal er dus op neerkomen de gulden middenweg te vinden.

Het mag niet de bedoeling zijn dat er allerlei hinderlijke maatregelen bedacht worden om de automobilist te ontmoedigen. De restricties moeten aan reële behoeften voldoen.

De wijzigingen met betrekking tot de strafuitvoering sporen ook met onze standpunten.

Dat de rechter lagere boeten kan opleggen en dus rekening kan houden met de gebeurlijk precaire financiële toestand van de overtreder is voor ons een essentieel gegeven.

juridique aurait voulu que les critères d'infractions graves soient inscrits dans la loi mais la ministre préfère légiférer par arrêtés. Je demande à la ministre de confirmer que les infractions de stationnement, de non port de la ceinture de sécurité et de l'utilisation du GSM au volant demeureront des infractions ordinaires.

Concernant le débat sur l'interdiction de fumer au volant, on peut affirmer que le conducteur fumeur réduit sa maîtrise du véhicule. Quelles conclusions en tirer ? Au delà de la notion de liberté individuelle, il faut oser s'interroger sur les risques liés au tabagisme du conducteur et ne pas mener une politique de l'autruche.

En ce qui nous concerne, nous sommes favorables à la mise sur pied d'une campagne de prévention informant des risques liés à la cigarette au volant. Nous préférons la prévention à la multiplication d'interdictions en tous genres.

Je suis convaincu que vous devriez prendre une initiative destinée à favoriser les échanges entre Régions : chacun aurait intérêt à profiter des expériences menées par les autres.

Doit-on suivre l'initiative prise au Royaume-Uni de solliciter des compagnies d'assurances la création d'un fonds de sécurité routière alimenté par les économies qu'elles ont pu réaliser grâce à la modernisation des voiries publiques? Cette expérience me paraît intéressante.

01.15 Jean Depreter (PS): Les conducteurs doivent encore davantage être responsabilisés. Le projet va en ce sens, c'est essentiel. De nombreuses orientations seront précisées par arrêté royal. Il s'agira donc de pratiquer la juste mesure.

Il n'est pas question d'imposer des inconvénients dans le but de décourager l'automobiliste. Les restrictions doivent correspondre à un réel besoin.

Les modifications qui concernent l'application des peines correspondent également à nos orientations.

Le fait que le juge puisse descendre sous le seuil minimum des peines pécuniaires en fonction d'une situation financière précaire est pour nous un élément essentiel.

Wij onderschrijven de bepalingen betreffende de sensibilisering van de gemeentebesturen.

De indeling van de overtredingen in categorieën is een fundamentele krachtlijn van het ontwerp. De fracties wisselden uitvoerig van gedachten tijdens het debat. Uit uw antwoord aan de heer Bellot blijkt dat het bedrag van € 50 waarvan sprake in artikel 31 niet vermenigvuldigd wordt. Met uw interpretatie wordt dus tegemoet gekomen aan onze eisen.

Om de zaken wat te verzachten, zullen overtredingen geschrapt worden van de lijst met zware overtredingen van de eerste graad. Ik vestig evenwel uw aandacht op het feit dat het niet gepast zou zijn het parkeren op de parkeerplaatsen voor gehandicapten ook weg te laten. Mevrouw de minister heeft een heel duidelijke verklaring afgelegd over de drie overtredingen die van de lijst werden verwijderd en wij geloven haar op haar erewoord. In het algemeen stellen we een verbetering vast en we nemen daar met genoegen akte van.

Ik som vijf bemoedigende punten op. Dit ontwerp zet de nodige middelen in om tot een bewustwording te komen: we verplaatsen ons immers voortaan in een ruimte waar uitdrukkelijk wordt gecontroleerd. De minister zal, in samenwerking met de minister van Binnenlandse Zaken, stelselmatig worden betrokken bij de opstelling van het nationaal veiligheidsplan. Er wordt een informatiecampaigned op het getouw gezet, voor ons een conditio sine qua non. Bij de controles, waarvan het aantal wordt opgevoerd, wordt vooral gevaarlijk gedrag opgespoord. Het uiteindelijke doel is het aantal verkeersdoden tegen 2010 met de helft te verminderen.

Vijf punten vragen nog om verduidelijking: de indeling van de overtredingen, de intrekking van het rijbewijs en de mogelijkheid alternatieve straffen op te leggen, de rijopleiding, de statistieken en het dragen van de veiligheidsgordel.

Ik kom tot het aanvullend karakter van het wetsontwerp.

Het federale niveau is niet de enige speler: de Gewesten zijn bevoegd voor de infrastructuur en Europa legt de voertuigen bepaalde normen op. Daarnaast is ook de verantwoordelijkheid van de lokale politie in het geding, want de meeste ongevallen doen zich voor op de lokale wegen.

Ten slotte moeten de diverse gerechtelijke middelen worden aangewend.

Deze aangelegenheid is dus van groot belang. Er werd gekozen voor een weg die de kans biedt de weggebruikers te sensibiliseren, maar we moeten

Nous approuvons la sensibilisation du pouvoir communal.

Un élément essentiel du projet est la catégorisation des infractions. De nombreux échanges d'information entre groupes politiques ont nourri le débat. Votre réponse à M. Bellot montre que la somme de 50 € énoncée à l'article 31 n'est pas soumise à l'effet multiplicateur. Votre interprétation correspond donc désormais à notre revendication.

Pour adoucir les choses, des infractions seront retirées de la liste des infractions graves de 1^{er} degré. J'attire cependant votre attention sur le fait qu'il ne conviendrait pas d'en ôter le stationnement irrégulier sur les parkings pour handicapés. Mme la ministre a fait une déclaration très explicite à propos des trois infractions retirées de la liste, nous ne doutons pas du respect de la parole donnée. Dans l'ensemble, nous constatons une amélioration et en prenons acte positivement.

Je relèverai cinq éléments encourageants : le projet active des ressorts qui amènent une prise de conscience étant donné qu'on se déplace dans un ensemble explicitement sous contrôle ; la ministre sera systématiquement consultée dans le cadre de la confection du plan national de sécurité en synergie avec le ministre de l'Intérieur ; on met en œuvre une campagne d'information, préalable indispensable à nos yeux ; on cible prioritairement les comportements dangereux lors des contrôles et ceux-ci sont accrus ; et enfin, le but est de diminuer de moitié le nombre des décès dus à un accident de la route d'ici 2010.

Mais il reste cinq points à préciser: la catégorisation des nomenclatures, la déchéance du droit de conduire et la perspective des peines alternatives, la formation à la conduite, l'outil statistique et le port de la ceinture de sécurité.

Enfin, j'aborderai l'aspect "complémentarité" du projet.

Le Fédéral n'intervient pas seul; la Région est compétente pour l'infrastructure et l'Europe pour les exigences en matière de véhicules.

De plus, la responsabilité des polices locales est réelle, le plus grand nombre d'accidents survenant sur les routes locales.

Enfin, il faut recourir à différentes formes de réactions judiciaires.

En conclusion, nous poursuivons un objectif essentiel et les orientations prises permettent de sensibiliser les usagers mais il est urgent de mettre

dringend zorgen voor passende informatie en communicatie, om het aantal menselijke drama's op de weg terug te dringen. (*Applaus*)

01.16 Karel Pinxten (VLD): Ik zal me beperken tot de bespreking van artikel 32 van het wetsontwerp, handelend over het Boetefonds. Ik heb veel moeite met dit artikel, maar dat betekent niet dat ik negatief sta tegenover het hele ontwerp. We moeten ons drie dingen afvragen. Is de nieuwe regeling voldoende eenvoudig en transparant? Responsabiliseert ze genoeg? Gaan er voldoende *incentives* van uit?

Wat de eerste vraag betreft, scoort het artikel niet goed. De tekst had veel korter gekund, want een wet hoeft immers niet alle details te bevatten. Ik vrees dat er van administratieve vereenvoudiging geen sprake meer zal zijn en dat men bij de politiezones de papierberg nog zal voeden in de hoop zo meer middelen los te weken. Daarom wil ik de minister vragen om in het uitvoeringsbesluit bijvoorbeeld te bepalen dat het verslag maximaal 1 pagina mag beslaan.

De tweede toetssteen is de vraag of men de mensen voldoende responsabiliseert inzake verkeersveiligheid door ze verantwoordelijkheid op lokaal vlak te geven. Volgens mij gebeurt dit te weinig in dit ontwerp.

De derde toetssteen is de vraag of de regeling motiverend werkt voor de politiezones. De politiezones moeten wel meer acties op touw zetten, maar worden daar niet - tenzij via een lange omweg - voor beloond. De verhouding van de kostprijs van bijvoorbeeld snelheidscontroles tot de opbrengst voor de Schatkist is 1 op 20 en dat is dan nog een voorzichtige berekening, die beperkt blijft tot de zware overtredingen en tot het basistarief. Dat werkt demotiverend voor de IPZ's. In de uitvoeringsbesluiten kunnen evenwel dergelijke prikkels worden ingevoerd. Dat is een vereiste, anders blijft het te veel bij goede bedoelingen.

Sommigen vinden dat abstractie kan worden gemaakt van de verdeelsleutel en dat het deel van het geld - bovenop de geïndexeerde basis - naar de IPZ's stroomt. Dat houdt dan wel het gevaar in dat de politiezones controles als budgettair middel, als een soort jackpot kunnen gaan beschouwen met de bedoeling om alsmaar meer inkomsten te genereren.

sur pied un dispositif d'information et de communication à leur adresse pour qu'il y ait moins de drames humains sur la route (*Applaudissements*).

01.16 Karel Pinxten (VLD): Je me bornerai à l'examen de l'article 32 du projet de loi, qui a trait au fonds des amendes. Cet article me paraît tout à fait inopportun mais cela ne signifie pas que j'objecte à l'ensemble du projet. Nous devons nous poser trois questions. La nouvelle réglementation est-elle suffisamment simple et transparente? Responsabilise-t-elle suffisamment les intéressés? Comporte-t-elle suffisamment de mesures d'incitation?

En ce qui concerne la première question, l'article 32 est loin du compte. Son texte aurait pu être beaucoup plus court car une loi ne doit pas contenir tous les détails. Je crains que la simplification administrative tombe dans les oubliettes et qu'au sein des zones de police, on accroisse encore la paperasserie dans l'espoir d'obtenir plus de moyens. C'est pourquoi je voudrais demander au ministre de prévoir, par exemple dans l'arrêté d'exécution, que le rapport ne devra pas comporter plus d'une page.

Le deuxième pierre de touche est la question de savoir si la responsabilisation en matière de sécurité routière est suffisante si elle se limite au niveau local. Selon moi, c'est trop peu le cas dans ce projet.

La troisième pierre de touche est la question de savoir si la réglementation a un effet motivant pour les zones de police. Les zones de police doivent effectivement organiser davantage d'actions, mais elles n'en sont pas récompensées, ou alors de manière très indirecte. Le rapport du coût d'un contrôle de vitesse par exemple et du rendement pour le Trésor public est de 1 à 20, et encore, il s'agit là d'un calcul prudent qui se limite aux infractions graves et au tarif de base. Cette situation démotive les ZIP. Des incitants peuvent toutefois être établis dans les arrêtés d'exécution. C'est indispensable, sans quoi, on en restera aux bonnes intentions.

Certains estiment qu'il peut être fait abstraction de la clé de répartition et que la partie de l'argent - au-delà de la base indexée - va aux ZIP. Cette conception comporte alors le danger que les zones de police puissent considérer les contrôles comme un moyen budgétaire, un genre de "jackpot", permettant de générer toujours plus de recettes.

Anderzijds, de trend van de laatste jaren is dat als mensen een overtreding begaan, ze meestal de sanctie aanvaarden, het aantal klachten omtrent boetes neemt af.

We moeten ook de democratische samenstelling van de politieraden en –colleges voor ogen houden: mensen die daar in zetelen, zijn politici, gekozen door het volk. Als zij op oneigenlijke wijze de kas van politiezone zouden willen spijzen, treffen zij vooral hun eigen bevolking. Ik vind het overigens helemaal niet zo abnormaal dat middelen die rechtstreeks voortkomen uit acties inzake verkeersveiligheid, naar politiezorg gaan.

Uiteraard zal dit ontwerp worden goedgekeurd. *(Onderbrekingen van de heer Ansoms)*

Mag ik de heer Ansoms vragen hoe vaak hij zich al die jaren als lid van de meerderheid heeft onthouden bij de stemming over wetsontwerpen.

Aan minister Durant wil ik vragen om via de uitvoeringsbesluiten de politiezones aan te moedigen.

01.17 Jos Ansoms (CD&V): De heer Pinxten houdt hier een uitstekend pleidooi om artikel 32 niet goed te keuren, een prima motivering dus om mijn amendement alsnog goed te keuren.

Voorts heb ik ooit éénmaal tegengestemd als meerderheidslid, namelijk bij het HST-dossier, vlak nadat ik daarover een interview had gegeven. In elk geval heb ik nooit de media opgezocht met een standpunt om twee dagen later anders te stemmen.

01.18 Karel Pinxten (VLD): Het is toch normaal dat politici in de media hun standpunten vertolken. Zoiets roept natuurlijk emoties op. Maar de eigen mening geven is het recht van alle gekozenen.

Ik herhaal: binnen artikel 32 is er nog voldoende marge om de juiste uitvoeringsbesluiten uit te vaardigen, met aanmoedigingen voor de politiezones.

01.19 Jos Ansoms (CD&V): Ik heb in de commissie vragen gesteld over die financiële prikkels. De minister was toen bijzonder duidelijk: het jackpotscenario moet worden vermeden, net als

Par ailleurs, la tendance des dernières années est que, lorsque des personnes commettent une infraction, elles acceptent la sanction dans la plupart des cas et le nombre de plaintes concernant les amendes régresse.

Nous devons également rester attentifs à la composition démocratique des conseils et des collèges de police: les personnes qui y siègent sont des hommes politiques, choisis par le peuple. S'ils voulaient alimenter les caisses des zones de police de manière abusive, ils porteraient surtout préjudice à leur propre population. Du reste, je ne trouve pas si anormal que des moyens issus directement d'actions en matière de sécurité routière soient consacrés à des missions de police.

Ce projet sera évidemment approuvé. *(Interruptions de M. Ansoms)*

Puis-je demander à M. Ansoms combien de fois, pendant toutes ces années où il a été membre de la majorité, il s'est abstenu lors du vote sur des projets de loi?

Je souhaiterais demander à Mme Durant d'encourager les zones de police par le biais des arrêtés d'exécution.

01.17 Jos Ansoms (CD&V): Monsieur Pinxten mène en l'espèce un plaidoyer parfaitement étayé contre l'approbation de l'article 32. Voici une excellente raison d'approuver mon amendement.

Par ailleurs, j'ai voté une seule fois contre en tant que membre de la majorité, dans le cadre du dossier TGV, peu après avoir donné une interview à ce sujet. Il ne m'est en tout cas jamais arrivé de défendre une position devant les médias et de voter contre celle-ci deux jours plus tard.

01.18 Karel Pinxten (VLD): Il est normal que les hommes politiques expriment leurs points de vue dans les médias. Un tel comportement suscite bien entendu des réactions mais tous les élus sont en droit de formuler leur propre avis.

Je le répète, l'article 32 contient encore suffisamment de marge pour promulguer les arrêtés d'exécution appropriés contenant des mesures d'encouragement pour les zones de police.

01.19 Jos Ansoms (CD&V): J'ai posé des questions en commission au sujet des incitants financiers. La réponse de la ministre a été très claire : il faut éviter tout scénario "jackpot"; de

het bestaan van een mogelijk verschil in pakkans en boete tussen de plaats waar iemand woont en de plaats waar hij een overtreding begaat. Dit betekent concreet: geen verband tussen het aantal uitgeschreven PV's en de opbrengst uit het Boetefonds! De heer Pinxten had dit kunnen weten, mocht hij er in de commissie bij geweest zijn.

01.20 Karel Pinxten (VLD): Als ik door mijn vorige fractie niet was uitgestoten, had ik óók de debatten in de commissie kunnen volgen! Ik mag toch gebruik maken van de democratische traditie om het woord te voeren tijdens een openbaar debat, de heer Ansoms moet mij die gelegenheid laten.

Artikel 32 laat de nodige marge over. De minister moet positieve signalen en feedback krijgen van de collega's. Ik hoop dat we zo tot transparante uitvoeringsbesluiten kunnen komen.

01.21 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Dit ontwerp kadert in de federale verkeersveiligheidsplannen, maar strekt er evengoed toe de veiligheid in het algemeen te verhogen. Men mag niet vergeten dat het onveiligheidsgevoel onder meer teweeggebracht wordt door het hoge aantal verkeersslachtoffers - dat cijfer ligt veel hoger dan het aantal slachtoffers van moord of geweld.

Het ontwerp is een instrument, dat naar waarde geschat moet worden. Het omvat verscheidene onderdelen, die er evenwel stuk voor stuk toe strekken het aantal doden, gewonden en ongevallen te doen dalen.

Het ontwerp is natuurlijk geen toverformule.

Het eerste onderdeel is de controle. Dat is ongelofelijk belangrijk! Het gevoel van straffeloosheid moet immers bestreden worden. Op de staten-generaal voor de verkeersveiligheid hebben de regeringen zich ertoe verbonden meer effectieve controles op de wegen uit te voeren en de controlerende instanties met meer controle-instrumenten uit te rusten. In Vlaanderen worden sensibiliseringscampagnes gevoerd, en in Wallonië komt er nu ook meer controleapparatuur.

We moeten werken aan een mentaliteitswijziging en dat is tijdrovend. Dankzij deze maatregelen zal het gedaan zijn met de laksheid. Ik hoop dat dit wetsontwerp bij de chauffeurs de vrees om gepakt te worden zal doen toenemen en dat het langzaam maar zeker hun gewoontes zal veranderen.

même que l'existence d'une possible différence en ce qui concerne le risque de se faire prendre et les amendes entre, d'une part, l'endroit où l'intéressé habite et d'autre part, le lieu où il a commis une infraction. Ce qui signifie concrètement qu'il ne doit exister aucun lien entre le nombre de PV dressés et les recettes provenant du Fonds des amendes ! M. Pinxten l'aurait su s'il avait participé aux débats en commission.

01.20 Karel Pinxten (VLD): Si je n'avais pas été exclu par mon ancien groupe, j'aurais également pu suivre ces débats ! Je puis quand même invoquer la tradition démocratique pour prendre la parole au cours d'un débat public et M. Ansoms doit m'en laisser la possibilité.

L'article 32 laisse une marge suffisante. La ministre doit recevoir des signaux positifs et obtenir un certain suivi de la part des ses collègues. J'espère que nous parviendrons, de la sorte, à élaborer des arrêtés d'exécution transparents.

01.21 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ce projet s'inscrit dans les plans fédéraux de la sécurité routière, mais aussi de la sécurité. Il ne faut pas perdre de vue que le sentiment d'insécurité doit son explication à un nombre de victimes d'accidents bien supérieur à celui de meurtres ou d'actes de violence.

Ce projet est un outil à évaluer à sa juste mesure. Il comporte plusieurs volets qui ont pour finalité que l'on dénombre moins de tués, de blessés et d'accidents.

Certes, le projet n'est pas une formule magique.

Son premier volet, c'est le contrôle, qui est hyper-important! Il faut, en effet, lutter contre le sentiment d'impunité. Aux Etats-Généraux de la Sécurité routière, les exécutifs ont pris l'engagement ferme d'augmenter les contrôles effectifs sur le terrain et le nombre d'instruments de contrôle. En Flandre, un travail de sensibilisation est en cours de réalisation, tandis qu'en Wallonie, l'appareillage de contrôle commence aussi à se développer.

Il faudra changer les mentalités et cela demandera du temps. Avec ces mesures, c'en sera fini du laxisme. Je souhaite que ce projet de loi ravive chez les automobilistes le sentiment qu'ils risquent d'être pris et qu'il va changer lentement mais sûrement leurs habitudes.

Tweede aspect: de rijopleiding. Zij zou doorlopend moeten zijn en zodoende de eerste stap moeten vormen op weg naar het stapsgewijs verkregen rijbewijs. Er moet een uitbreiding en een veralgemening komen van nieuwe middelen en van proefexperimenten;

We moeten ons ook over de kostprijs van de rijopleiding buigen. Ik vind dat iedereen een rijopleiding moet kunnen volgen en een rijbewijs moet kunnen halen en om dit te bewerkstelligen moeten we blijven zoeken naar een vorm van solidarisering.

Ten derde: de boetes en de het opnieuw indelen in categorieën van de overtredingen. De lange vergaderingen over de bedragen en de herindeling in categorieën hebben vruchten afgeworpen, maar men heeft niet de vraag gesteld waartoe die boetes en categorieën van inbreuken dienen. Wel, zij moeten ervoor zorgen dat de chauffeurs zich anders gaan gedragen in het verkeer.

De boodschap is positief: er worden boetes opgelegd, maar wie de regels naleeft en verantwoord rijgedrag vertoont, wordt niet beboet. Dat moeten we de burger duidelijk maken.

01.22 André Smets (cdH): De automobilist is niet alleen verantwoordelijk. Ook de overheid is dat! De borden ter aankondiging van een bebouwde kom zijn vaak onvoldoende zichtbaar en gelet op de groeiende delokalisering van werkgelegenheid en diensten moeten de mensen zich meer en meer verplaatsen.

Mevrouw de minister zei zelf dat het verkeersbord 'bebouwde kom' niet duidelijk is. Alle borden in de agglomeraties en een maximumsnelheid van vijftig kilometer per uur naleven, is niet altijd even evident. Dit moet worden verholpen.

01.23 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ja, daar ging ik het ook over hebben, dat ressorteert onder ruimtelijke ordening. Dat is weliswaar geen federale bevoegdheid meer, maar er moet toch rekening mee gehouden worden. De snelheidsbeperkingen en eventuele gevaren moeten duidelijk aangegeven worden.

De heer Ansoms heeft ons verteld dat er in Vlaanderen inspanningen in die zin worden gedaan. Ook in het Waalse Gewest hebben de autoriteiten al een lijst opgesteld van de zwarte verkeerspunten, waar ze wat aan willen doen. De hiërarchische indeling van de wegen, waarmee men voortgang zou moeten maken, is een nuttig instrument voor het snelheidsbeheer.

Deuxième volet : la formation à la conduite. Elle devrait être continue et constituera alors un premier pas vers le permis par étapes. De nouveaux outils et des expériences-pilotes pourront être étendus et généralisés.

Il faudra aussi se pencher sur le coût de ces formations. Je plaide pour que leur accès ainsi que celui au permis de conduire restent ouverts à tous et pour qu'on continue à chercher une forme de solidarité en ce sens.

Troisièmement: les amendes et la recatégorisation des infractions. De longs débats fructueux ont eu lieu autour de leurs montants et des types de catégories. On a cependant oublié de demander à quoi servent ces amendes et ces catégories d'infractions. Elles servent à faire en sorte que les conducteurs adoptent un autre comportement par rapport à la circulation routière.

Le message lancé est positif : ces amendes existent mais peuvent être évitées, dès lors que chacun suit les règles et adopte une conduite responsable. C'est cela qu'il faut dire au citoyen.

01.22 André Smets (cdH): L'automobiliste n'est pas seul responsable. Les pouvoirs publics le sont également! Trop souvent les panneaux signalant les entrées d'agglomérations ne sont pas suffisamment visibles. Et, les gens doivent se déplacer de plus en plus, vu la délocalisation croissante des emplois et des services.

D'ailleurs, Mme la ministre en parlait, la plaque d'agglomération n'est pas significative. Il faut être fort pour repérer toutes les plaques d'agglomération et respecter l'obligation de rouler à cinquante kilomètres à l'heure. Il y a quelque chose à faire à ce niveau.

01.23 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Oui, j'allais en parler, cela fait partie de l'aménagement du territoire. Celui-ci n'est plus de la compétence fédérale, mais il doit être pris en considération. Il faut indiquer clairement les vitesses à respecter et tout danger éventuel.

M. Ansoms nous a dit qu'en Flandre, des efforts étaient faits en ce sens. De même en Région wallonne, les autorités ont déjà dressé une liste des points noirs, qu'elles vont tenter de réduire. La hiérarchisation des voiries qui devrait être accélérée représente une assistance à la gestion de la vitesse.

In het veiligheidsbeleid speelt niet enkel de ruimtelijke ordening een rol, er zou ook een nieuw systeem van voorrangswegen kunnen worden uitgewerkt. Het mobiliteitsbeleid staat in de steigers.

Wat de indeling van de overtredingen en de bijhorende straffen betreft, staan we achter de afschaffing van de gevangenisstraf, die wordt vervangen door de intrekking van het rijbewijs. We zullen aandacht moeten besteden aan een andere attitude achter het stuur, via een echte campagne gericht op de jongeren en op de chauffeurs.

De "schrik voor de flik" heeft nog steeds de grootste overtuigingskracht. Er is voorts een mentaliteitswijziging nodig: de kijk van de chauffeur op wagen en snelheid moet veranderen.

Een onderzoek van het BIVV wijst uit dat heel wat mensen de gevolgen van snelheid en alcohol onderschatten. Waarom maakt men zo een krachtige motoren, terwijl de toegelaten snelheid toch beperkt is? Waarom wekt men een schijnbaar gevoel van veiligheid achter het stuur? Waarom kiest men niet veeleer voor begeleid rijden? Ook de fietsers moeten worden opgenomen in het verkeersreglement. Er is nog heel wat werk aan de winkel. De wet is enkel een hulpmiddel.

01.24 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik heb er geen bezwaar tegen om initiatieven uit het verleden te erkennen, maar we zijn tien, twintig jaar verder, er rijden nu 4,8 miljoen wagens rond en er zijn nieuwe risico's. Het blijft dus noodzakelijk om aan de verkeersveiligheid te werken.

De staten-generaal is geen ministerparade, maar een eerste initiatief om te starten met een coördinatie van alle niveaus.

Iedereen gaat ermee akkoord dat de pakkans verhoogd moet worden. Er werd hier vandaag gezegd dat een vermeerdering van het aantal controles met 10 procent niet volstaat, maar die 10 procent betreft enkel de federale politie, terwijl de lokale politie ook meer gaat controleren.

Er werd vandaag ook gezegd dat drie jaar discussiëren te lang is, maar we hebben niet alleen aan dit ontwerp gewerkt. In deze materie moet veel bij KB gebeuren. Ik verwijs naar de zone 30 bij de scholen, het GSM-gebruik, de dodehoekspiegel, nieuwe richtlijnen voor gehandicapten, de uitrusting van de voertuigen... Ook heeft de staten-generaal actief geholpen bij de categorisering van de

Il n'y a pas que l'aménagement du territoire qui apporte une réponse à la sécurité, mais aussi le réseau des routes prioritaires qui pourrait être repensé. Une politique de la mobilité commence à se construire.

Quant aux catégories d'infractions et aux sanctions y afférentes, il est bon de supprimer la peine de prison et de la remplacer par la déchéance du permis de conduire. Le travail qui reste à faire sera d'adopter un nouveau comportement au volant en menant une véritable campagne à l'attention des jeunes et des conducteurs.

La «peur du gendarme» représente encore le moyen de dissuasion le plus efficace. Le changement implique également un travail culturel: il faut changer le lien qu'on a avec sa voiture et sa vitesse

L'enquête de l'IBSR souligne qu'un grand nombre de personnes sous-évalue les effets de la vitesse et de l'alcool. Je me pose des questions aussi sur l'équipement des voitures. Pourquoi des moteurs si puissants alors que la vitesse autorisée est limitée? Pourquoi simuler ce sentiment de sécurité au volant plutôt que d'aller dans le sens de la conduite assistée? Les cyclistes doivent aussi être incorporés dans le Code de la route. Il reste un travail important à faire. La loi n'est qu'un outil.

01.24 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai rien contre les initiatives du passé mais celles-ci datent d'il y a 10, voire 20 ans. L'on dénombre aujourd'hui 4,8 millions de voitures et de nouveaux risques sont apparus. Il importe donc toujours de prendre de nouvelles initiatives en matière de sécurité routière.

Les Etats-généraux de la Sécurité routière n'ont rien d'une parade de ministres; ils sont en fait le point de départ d'une coordination entre tous les niveaux.

Tout le monde s'accorde à dire que le risque d'être pris doit augmenter. Certains membres ont déclaré aujourd'hui qu'une augmentation de 10 pour cent du nombre de contrôles ne suffira pas mais ces 10 pour cent ne concernent que la police fédérale et la police locale va également accentuer ses contrôles.

D'aucuns ont également souligné qu'il était exagéré d'avoir discuté pendant trois ans mais nous n'avons pas travaillé uniquement sur ce projet au cours de cette période. Cette matière requiert de nombreux arrêtés royaux. Je pense en l'espèce à la zone 30 à proximité des écoles, à l'utilisation d'un GSM au volant, au rétroviseur anti-angle mort, aux nouvelles directives pour les personnes handicapées, à

verkeersmisdrijven.

l'équipement des véhicules, etc. Les Etats-généraux ont par ailleurs aidé activement à catégoriser les infractions routières.

(Frans) Het probleem is inderdaad zeer ernstig, mijnheer Smets, en dit ontwerp zal op zich geen oplossing aanreiken.

(En français) Effectivement, Monsieur Smets, la question est grave et ce projet à lui seul ne suffira pas à fournir une solution.

(Nederlands) Naar aanleiding van de recente uitspraak over het ongeval in Gent waarbij twee meisjes omkwamen, willen wij via een nieuw KB de verantwoordelijkheid van de automobilist groter maken en meer rechten geven aan de zwakke weggebruikers.

(En néerlandais) A la suite du récent jugement concernant l'accident qui s'est produit à Gand et qui a provoqué la mort de deux jeunes filles, nous voulons par le biais d'un nouvel arrêté royal accroître la responsabilité de l'automobiliste et accorder davantage de droits aux usagers faibles de la route.

(Frans) Inzake de veiligheid van de jongeren tijdens het weekend kunnen we geen wonderen verrichten. Er werden tal van initiatieven georganiseerd, vooral door de MIVB.

(En français) En ce qui concerne la sécurité des jeunes le week-end, nous n'avons pas de solution miracle. De nombreuses initiatives sont prises, notamment par la STIB.

(Nederlands): De heer Somers heeft de positieve gevolgen van het werk met de burgemeesters vermeld. De bedoeling was de opvattingen van de lokale overheden tijdens het debat aan bod te laten komen. Het is eveneens belangrijk om samen te werken met verenigingen, zoals de vereniging voor ouders van verongelukte kinderen, die meer sensibilisering wil.

(En néerlandais): M. Somers a cité le bienfait du travail effectué avec les bourgmestres. L'intérêt fut de colorer le débat avec le point de vue des autorités locales. Le travail avec les associations est également important, notamment celui qui est effectué avec l'association des parents d'enfants victimes de la route, qui provoque une sensibilisation aiguë.

Ik wijs met nadruk op onze wens de mogelijkheid tot parkeren op fietspaden, voetpaden, bushaltes en plaatsen voorbehouden voor gehandicapten van de eerste categorie te behouden.

J'insiste sur notre volonté de maintenir le parking sur les pistes cyclables, trottoirs, arrêts de bus et emplacements pour handicapés dans la première catégorie.

e heer Bellot had aangedrongen op de noodzaak van een heel gamma maatregelen. Dat is precies wat het BIVV doet: een informatiecampaagne sluit altijd aan op een controlecampagne.

M. Bellot avait insisté sur la nécessité de mettre une palette de moyens en œuvre. C'est ce que fait l'IBSR : une campagne d'information est toujours liée à une campagne de contrôle.

In verband met het roken aan het stuur moeten inderdaad de schijnwerpers worden gericht op alles wat de automobilist kan afleiden.

En ce qui concerne le tabac au volant, tout ce qui peut distraire l'automobiliste doit, en effet, faire l'objet d'une sensibilisation.

De heer Ansoms heeft een amendement ingediend dat wij niet hebben aangehouden.

M. Ansoms a déposé un amendement que nous n'avons pas retenu.

(Nederlands) Ik wil geen automatische evenredigheid tussen het totaal aan boetes in een gemeente en de trekkingsrechten van die gemeente op het boetefonds. Niettemin kunnen kwantitatieve criteria meespelen voor de verdeling van de middelen uit het fonds.

(En néerlandais) Je ne veux pas de proportionnalité automatique entre le montant total des amendes perçues dans une commune et les droits de tirage de cette commune sur les moyens du fonds.

(Frans) Er bestaat een ruime consensus over het terugdringen van het aantal doden met 50% tegen 2010.

(En français) Enfin, l'objectif de réduire le nombre de morts de 50% d'ici 2010 est largement partagé.

Het klopt dat een consensus noodzakelijk is om die wet daadwerkelijk toe te passen. Toch blijft er nog heel wat te doen om de druk op de ketel te houden.

01.25 Jos Ansoms (CD&V): Het antwoord van de minister was wat kort in verhouding tot het debat. Dat de belangstelling van de media en de leden gering is, zal daar wel niet vreemd aan zijn.

Minister Durant heeft zich vanaf het begin laten meeslepen door de paars-groene drang om zich af te zetten tegen het vroegere beleid. In vorige regeerperiodes is ook heel wat vooruitgang geboekt in de strijd voor meer verkeersveiligheid. Ik had oprecht grote verwachtingen van minister Durant. Een vice-premier belast met verkeersveiligheid leek wel wat, maar nu blijken er vier jaar verloren te zijn. De zone 30 bij scholen is niet direct ophefmakend. De zone 30 bestond al jaren, en een KB om twee bestaande borden onder elkaar te zetten stelt niet veel voor. Kortom, te weinig en te amateuristisch.

Een fundamentele kritiek is dat de pakkans op de autosnelwegen bepaald niet drastisch zal stijgen. Minister Durant ontkent dat niet, maar kan niet op tegen haar collega van Binnenlandse Zaken. Het aantal verkeersdoden op de autosnelwegen stijgt jaarlijks met vijf procent. Dat dreigt alle inspanningen op de secundaire wegen teniet te doen.

Wat de secundaire wegen betreft, verwacht minister Durant veel van de steden en gemeenten, maar er zijn te weinig garanties dat de situatie daadwerkelijk zal verbeteren. Sommige landelijke zones zijn gewoon te klein en hebben te weinig knowhow en middelen om de expreswegen te kunnen controleren. In Nederland zet het openbaar ministerie voor zijn verkeersplan per politieregio 28 gespecialiseerde agenten extra in. Aan zoiets hebben we in België behoefte. Nu zal het bij goede bedoelingen blijven. De politiezones die het goed menen, krijgen onvoldoende financiële steun.

Op het vlak van de administratieve afhandeling van de boetes, faalt het wetsontwerp. Zowel de minister van Justitie als de procureurs-generaal zeggen dat de pv's die via de onbewaakte camera's worden

Il est exact que le consensus est indispensable pour une application efficace de cette loi. Il reste cependant beaucoup à faire pour maintenir la pression.

01.25 Jos Ansoms (CD&V): La réponse de la ministre a été un peu courte en comparaison avec le débat, ce qui s'explique certes par le peu d'intérêt que les médias et les membres ont manifesté pour le sujet.

La ministre Durant s'est, dès le départ, laissé emporter par la tentation propre à la coalition arc-en-ciel de s'opposer à la politique menée précédemment. De nombreux progrès ont également été réalisés sous les précédentes législatures dans l'action en faveur d'une plus grande sécurité routière. Je plaçais sincèrement de grandes espérances en la ministre Durant. Confier la sécurité routière à un vice-premier ministre n'était pas une mesure insignifiante. Il apparaît toutefois aujourd'hui que quatre années ont été perdues. L'instauration d'une zone 30 aux abords des écoles n'est pas une mesure vraiment retentissante. La zone 30 existait depuis des années déjà et un arrêté royal visant à placer deux panneaux existants l'un au-dessus de l'autre, ne représente pas grand-chose. En un mot, l'action de la ministre a été insuffisante et trop amateuriste.

Une critique fondamentale est que le risque d'être pris en infraction sur les autoroutes n'augmentera pas sensiblement. La ministre Durant ne le nie pas mais ne peut faire fléchir le ministre de l'Intérieur. Le nombre de tués sur les autoroutes croît de cinq pour cent chaque année, ce qui risque de réduire à néant tous les efforts déployés sur les routes secondaires.

En ce qui concerne les routes secondaires, la ministre Durant attend beaucoup des villes et des communes mais on ne peut guère garantir que la situation s'améliorera réellement. Certaines zones rurales sont tout simplement trop petites et ne disposent pas des compétences et des moyens suffisants pour pouvoir contrôler les voies rapides. Aux Pays-Bas, le ministère public affecte 28 agents spécialisés supplémentaires par zone de police à son plan de circulation. Nous avons besoin de mesures similaires en Belgique. Nous en resterons pour l'instant au stade des bonnes intentions. Les zones de police désireuses d'agir n'obtiennent pas l'aide financière suffisante.

Le projet de loi est inefficace en ce qui concerne le traitement administratif des amendes. Tant le ministre de la Justice que les procureurs généraux font remarquer que les procès-verbaux dressés au

verkregen niet kunnen worden afgehandeld. De minister van Justitie bereidt een nieuw ontwerp voor en heeft al een studieopdracht uitbesteed.

Dit ontwerp is terechtgekomen in de 'eindejaarssoep', waarin alles wat nog gauw voor Kerstmis moet worden geregeld aan elkaar is gekoppeld. Dat is nefast voor dit wetsontwerp.

01.26 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): In september hebben we de werkzaamheden in de commissie voor de Infrastructuur aangevat, en als de commissie een wat constanter tempo had aangehouden, hadden we misschien een beter resultaat bereikt.

01.27 Jos Ansoms (CD&V): Aan het ontwerp mocht niets worden gewijzigd, op één klein amendementje van de heer Schalck na. Dit ontwerp is een gemiste kans en CD&V kan het dan ook niet goedkeuren. Omdat het toch een heel klein stapje voorwaarts is, zullen wij ook niet tegenstemmen, maar ons onthouden. Ik zal echter voor het einde van de week een nieuw wetsvoorstel ter reparatie van deze wet indienen.

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

De **voorzitter**: Wij vatten de bespreking van de artikelen aan van het wetsontwerp nr. 1915. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 66,4) (1915/7)

Het wetsontwerp telt 45 artikelen.

Ingediende amendementen:

Art. 1bis (n)

- 1: Jos Ansoms (1915/3)

Art. 2

- 70: Jos Ansoms (1915/5)

Art. 4bis (n)

- 11: Jos Ansoms (1915/3)

Art. 4ter (n)

- 12: Jos Ansoms (1915/3)

Art. 5

- 13: Jos Ansoms (1915/3)

Art. 6

- 22: Jos Ansoms (1915/5)

moyen de caméras non contrôlées par des agents ne pourront être traités. Le ministre de la Justice prépare un nouveau projet et a déjà demandé une étude.

Ce projet a été placé dans le "méli-mélo de fin d'année" où toutes les mesures à prendre avant la Noël font l'objet d'un donnant donnant. C'est néfaste pour ce projet de loi.

01.26 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Nous avons commencé les travaux en commission de l'Infrastructure, en septembre dernier, et si la commission avait travaillé à un rythme plus régulier, nous serions peut-être arrivés à un meilleur résultat.

01.27 Jos Ansoms (CD&V): On ne pouvait modifier un iota au projet, à l'exception d'un petit amendement de M. Schalck. Ce projet est une occasion manquée et le CD&V ne peut dès lors l'approuver. Comme il représente néanmoins un petit pas en avant, nous ne voterons pas contre le projet mais nous nous abstiendrons. Je déposerai toutefois, avant la fin de la semaine, une proposition de loi corrigeant cette loi.

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Le **président**: Nous passons à la discussion des articles du projet de loi n° 1915. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 66,4) (1915/7)

Le projet de loi compte 45 articles.

Amendements déposés:

Art. 1bis (n)

- 1: Jos Ansoms (1915/3)

Art. 2

- 70: Jos Ansoms (1915/5)

Art. 4bis (n)

- 11: Jos Ansoms (1915/3)

Art. 4ter (n)

- 12: Jos Ansoms (1915/3)

Art. 5

- 13: Jos Ansoms (1915/3)

Art. 6

- 22: Jos Ansoms (1915/5)

- 71: *André Smets (1915/5)*

Art. 19

- 26: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 20bis (n)

- 28: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 25

- 40: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 29

- 45: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 31

- 46: *Jos Ansoms (1915/5)*

- 51: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 32

- 54: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 33bis (n)

- 56: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 35

- 57: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 36

- 59: *Jos Ansoms (1915/5)*

- 72: *André Smets (1915/5)*

Art. 38

- 60: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 44bis (n)

- 69: *Jos Ansoms (1915/5)*

- 19: *Jos Ansoms (1915/3)*

Art. 44ter (n)

- 62: *Jos Ansoms (1915/5)*

- 20: *Jos Ansoms (1915/3)*

- 71: *André Smets (1915/5)*

Art. 19

- 26: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 20bis (n)

- 28: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 25

- 40: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 29

- 45: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 31

- 46: *Jos Ansoms (1915/5)*

- 51: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 32

- 54: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 33bis (n)

- 56: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 35

- 57: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 36

- 59: *Jos Ansoms (1915/5)*

- 72: *André Smets (1915/5)*

Art. 38

- 60: *Jos Ansoms (1915/5)*

Art. 44bis (n)

- 69: *Jos Ansoms (1915/5)*

- 19: *Jos Ansoms (1915/3)*

Art. 44ter (n)

- 62: *Jos Ansoms (1915/5)*

- 20: *Jos Ansoms (1915/3)*

01.28 Jos Ansoms (CD&V): Ik hoopte dat dit ontwerp een reeks problemen voorgoed zou regelen, maar dat bleek onmogelijk. Amendement 1 wil een artikel 1bis invoegen om de problemen van de prioritaire voertuigen op te lossen en de bestuurders beter te beschermen tegen aanklachten. Enkel voor dringende opdrachten mogen prioritaire voertuigen worden ingezet. Het bleek echter belangrijker dat het ontwerp ongewijzigd werd goedgekeurd.

01.29 André Smets (cdH): Ik vind dit een heel belangrijk amendement. Wanneer prioritaire voertuigen zich op de autowegen dienen te begeven, vereist de efficiëntie dat blijkt wordt

01.28 Jos Ansoms (CD&V): J'espérais que ce projet réglerait définitivement un certain nombre de problèmes mais cela s'est avéré impossible. L'amendement n° 1 tend à insérer un article 1bis pour résoudre le problème des véhicules prioritaires et mieux protéger les conducteurs contre les plaintes. Les véhicules prioritaires ne peuvent être utilisés que dans le cadre de missions urgentes. Mais il importait apparemment davantage d'adopter le projet sans y apporter de modifications.

01.29 André Smets (cdH): C'est un amendement dont je mesure la portée. En effet, quand il faut intervenir sur les autoroutes avec des véhicules d'urgence, il est très difficile d'être efficace s'il n'est

gegeven van enige tolerantie. Gezien de ernst van de situatie verbaast het mij dat bedoeld amendement niet in het ontwerp werd opgenomen, het gaat immers om hulp aan mensen in nood.

01.30 Jos Ansoms (CD&V): Artikel 2 is in strijd met de bijzondere wet die de bevoegdheid over gewestwegen en hun aanhorigheden naar de Gewesten overhevelt. Amendement 70 beperkt de bevoegdheid van de gemeenten tot de aanvullende reglementen op de gemeente- en provinciewegen.

01.31 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Dit artikel is wel helemaal conform de Grondwet.

01.32 Jos Ansoms (CD&V): Amendement 11 tot invoeging van een artikel 4bis houdt een wettelijke reglementering in voor recreatieve manifestaties met motorvoertuigen op de openbare weg die niet onder de sportwedstrijden vallen en waarvoor dus geen vergunningen bestaan. Het gaat vaak om manifestaties met een caritatief doel, maar de consequenties op het vlak van organisatie en veiligheid zijn dezelfde als bij sportwedstrijden.

Ik heb in het amendement een zeer algemene formulering gebruikt. Het is een technisch amendement en ik hoop dat de minister het vooralsnog aanvaardt.

Met amendement 12 tot invoeging van een artikel 4ter willen we maximumtarieven voor de rijsscholen opleggen. In tegenstelling tot wat de minister beweert, verbiedt Europa dit niet.

01.33 André Smets (cdH): De OCMW's worden aangezocht de beurs te trekken om rijopleidingen voor vrachtwagenchauffeur te betalen voor behoeftige mensen die op die manier aan een job kunnen geraken. Daar kan niemand iets tegen hebben. Morgen zullen we de families die een kind hebben verloren in het verkeer, moeten zeggen dat amper zeven parlementsleden, de voorzitter inbegrepen, aanwezig waren bij de bespreking van een zo belangrijk ontwerp !

01.34 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Er is een Europese afspraak om op termijn de BTW te verlagen van 21 naar 6 procent. Behalve voor een aantal producten zoals brood is een Europese maximumprijs niet mogelijk.

pas fait preuve d'une certaine tolérance. La réalité est extrêmement grave et je suis étonné qu'on n'intègre pas cet amendement au projet quand on sait qu'il s'agit de porter secours à des personnes en difficulté.

01.30 Jos Ansoms (CD&V): L'article 2 est contraire à la loi spéciale qui transfère aux Régions la compétence relative aux routes régionales et à leurs dépendances. L'amendement n° 70 tend à limiter la compétence des communes aux règlements complémentaires relatifs aux routes communales et provinciales.

01.31 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): Cet article est tout à fait conforme à la Constitution.

01.32 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 11 qui tend à insérer un article 4bis instaure une réglementation légale pour les manifestations récréatives dans le cadre desquelles des véhicules à moteur circulent sur la voie publique et qui ne relèvent pas de compétitions sportives et pour lesquelles il n'existe donc pas de système d'autorisations. Il s'agit fréquemment de manifestations à but caritatif mais les conséquences sur le plan de l'organisation et de la sécurité sont assimilables à celles d'événements sportifs.

La formulation de mon amendement est très générale. Il s'agit d'un amendement technique et j'espère que la ministre pourra encore l'accepter.

L'amendement n° 12 vise à insérer un article 4ter tendant à instaurer des tarifs maximum pour les auto-écoles. Contrairement à ce qu'affirme la ministre, l'Europe ne l'interdit pas.

01.33 André Smets (cdH): Les CPAS sont sollicités, notamment pour payer des cours de conduite poids lourd à des personnes sans argent, dans le but de les remettre au travail. On ne peut s'opposer à cela. Demain, il faudra dire aux familles qui ont perdu un enfant sur la route que pour un projet de cette importance nous sommes sept parlementaires en séance, le président y compris !

01.34 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): Il est convenu à l'échelon européen de ramener à terme le taux de TVA de 21 pour cent à 6 pour cent. Il est impossible de fixer un prix maximal européen, sauf pour certains produits comme le pain.

01.35 Jos Ansoms (CD&V): Europa verbiedt minimumtarieven, geen maximumtarieven. Het antwoord van de vice-eerste minister is dus niet juist.

Amendement 13 op artikel 5 wil beperkingen opleggen tijdens de overgangsperiode van twee jaar tussen het behalen van het rijbewijs en de bijscholing, om zo nieuwe bestuurders tegen zichzelf te beschermen. Dit is geen betutteling, maar een voorzichtigheidsmaatregel.

Het probleem van de indeling van de overtreding in categorieën werd doorgestuurd naar de Ministerraad, maar de discussie zal er net dezelfde zijn als die in de commissie. Er is geen logische categorisering van de boetes, omdat het verschil tussen boetes voor gewone overtredingen of voor zware overtredingen van eerste categorie te klein is. In amendement 22 op artikel 6 stellen we voor een aantal categorieën lagere boetes voor.

01.36 André Smets (cdH): Het gaat om een preventief amendement want ik ben niet zeker dat de interpretatie van de minister gevolgen zal hebben. Ik pleit voor redelijker boetes en voor meer controles en niet voor een stelsel van opcentiemen.

01.37 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Zoveel preventie ontroert mij! Maar genoeg gelachen. Deze aangelegenheid zal behandeld worden in koninklijke besluiten waarover in de Ministerraad zal worden beraadslaagd.

01.38 André Smets (cdH): Ik ben ervan overtuigd dat ik over enkele maanden niet zal betreuren dat ik dit preventief amendement heb ingediend.

01.39 Jos Ansoms (CD&V): Amendement 26 op artikel 19 schrapt het ontnemen van het recht op sturen bij kleine alcoholovertredingen. Dat gaat ons te ver. Bovendien bepaalt de politiewet over het wegverkeer dat bij deze overtredingen het rijbewijs niet hoeft te worden ingetrokken, een teken dat het geen ernstige overtreding is.

Dit artikel is daarenboven betuttelend voor jongeren. Gaan we alleen tijdens het weekend hun rijbewijs afnemen? Worden zij automatisch van alcohol- en drugsgebruik verdacht? Bovendien is

01.35 Jos Ansoms (CD&V): L'Europe interdit les tarifs minimaux mais pas maximaux. La réponse de la vice-première ministre n'est donc pas correcte.

L'amendement n° 13 à l'article 5 vise à imposer des restrictions au cours de la période transitoire de deux ans qui sépare l'obtention du permis de conduire du recyclage, afin de protéger les nouveaux conducteurs contre eux-mêmes. Il n'est pas question de paternalisme mais d'une mesure de prudence.

Le problème de la répartition des infractions en différentes catégories a été renvoyé au Conseil des ministres mais la discussion sera identique à celle qui a eu lieu en commission. Il n'y a pas de catégorisation logique des amendes car la différence entre les amendes encourues en cas d'infractions ordinaires et celles qui sanctionnent les infractions lourdes de première catégorie est trop mince. Notre amendement n° 22 à l'article 6 propose des amendes inférieures pour certaines catégories.

01.36 André Smets (cdH): L'amendement est préventif car je ne suis pas sûr que l'interprétation de la ministre sera suivie d'effets. Je plaide pour des amendes plus raisonnables et pour des contrôles renforcés, à la place d'un système de centimes additionnels.

01.37 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Tant de prévention me touche ! Mais trêve de plaisanterie. Cette matière sera traitée par arrêtés royaux délibérés en Conseil des ministres.

01.38 André Smets (cdH): Je suis persuadé que dans quelques mois je ne regretterai pas d'avoir déposé cet amendement préventif.

01.39 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 26 à l'article 19 supprime la déchéance du droit de conduire pour les infractions légères en matière d'alcoolémie au volant, ce qui est exagéré selon nous. En outre, la loi sur la police relative à la circulation routière dispose qu'il n'est pas nécessaire de retirer le permis de conduire pour ces infractions, ce qui montre bien qu'il ne s'agit pas d'une infraction grave.

De plus, cet article est paternaliste pour les jeunes. Leur permis leur sera-t-il uniquement retiré pendant le week-end? Sont-ils automatiquement soupçonnés de consommation de drogue et

het gewoon praktisch onmogelijk dit systeem van weekends-zonder-rijbewijs te realiseren.

Amendement 28 voegt een artikel 20*bis* toe, dat ook geestelijke ongeschiktheid opneemt als grond om iemand het recht op sturen te ontnemen, zoals dat in onze buurlanden kan.

Amendement 40 op artikel 25 bepaalt dat rechters een ingetrokken rijbewijs pas tussen de 15 en 21 dagen mogen teruggeven. Nu zijn de termijnen dikwijls te lang of te kort.

Amendement 45 op artikel 29 gaat over de administratieve afhandeling van verkeersboetes. We zijn voor dit principe, maar willen het veel radicaler toepassen. Waarom blijft het aantal overtredingen waarop men dit principe wil toepassen, beperkt tot drie? Tegelijk handhaaft men het systeem van de minnelijke schikking, waardoor men de administratieve afhandeling al bij voorbaat ontkracht.

Amendement 46 op artikel 31 is een scharnieramendement. Het is de herneming van ons wetsvoorstel over de administratieve afhandeling. In het ontwerp van minister Durant komen zoals gezegd slechts drie overtredingen daarvoor in aanmerking. Van koudwatervrees gesproken. Andere landen gaan hierin veel verder. Die landen hebben wij als voorbeeld genomen om bij amendement een échte administratieve afhandeling in te voeren. Wij vinden dat 90 procent van de boetes perfect bij de parketten kan worden weggehouden. Daarin worden we gesteund door procureur Van Lysebeth. Wij kijken uit naar de tekst die door minister Verwilghen werd aangekondigd en die de administratieve afhandeling ten gronde zal regelen.

01.40 Daan Schalck (SP.A): De procureurs staan niet te springen om de administratieve afhandeling van boetes, wel om de onmiddellijke inning.

01.41 Jos Ansoms (CD&V): De heer Van Lysebeth is mijn voorstel in elk geval genegen.

01.42 Daan Schalck (SP.A): De 27 procureurs houden er 27 verschillende meningen op na, wat het moeilijk maakt om vooruitgang te boeken.

01.43 Jos Ansoms (CD&V): Laten we dus de kwestie in het Parlement oplossen.

d'alcool? En outre, il est pratiquement impossible de mettre en oeuvre ce système de week-ends sans permis de conduire.

L'amendement n° 28 insère un article 20*bis*, qui mentionne également l'incapacité mentale comme motif pour retirer le droit de conduire à quelqu'un, comme cela est possible dans les pays voisins.

L'amendement n° 40 à l'article 25 stipule que le juge ne peut restituer un permis de conduire retiré qu'après une période de retrait de 15 à 21 jours. Les délais sont actuellement soit trop courts, soit trop longs.

L'amendement n° 45 à l'article 29 vise le traitement administratif des amendes de circulation. Nous adhérons à ce principe, mais nous voulons qu'il soit appliqué de façon bien plus radicale. Pourquoi le nombre d'infractions que l'on entend soumettre à ce principe est-il limité à trois ? De plus, on maintient parallèlement le régime de la transaction, ce qui compromet d'avance la voie du traitement administratif.

L'amendement 46 à l'article 31 est un amendement "charnière". Il reprend notre proposition de loi relative au traitement administratif. Comme il a été dit précédemment, le projet de la ministre Durant prend uniquement trois infractions en considération pour ce traitement administratif. Ce choix repose sur une crainte injustifiée. D'autres pays vont beaucoup plus loin en la matière. Nous avons pris l'exemple de ces pays pour introduire, par amendement, un véritable traitement administratif. Nous estimons que 90 pour cent des amendes peuvent être traitées en dehors des parquets. A cet égard, nous avons le soutien du procureur Van Lysebeth. Nous attendons avec impatience le texte annoncé par le ministre Verwilghen, qui règlera définitivement la question du traitement administratif.

01.40 Daan Schalck (SP.A): Ce n'est pas le traitement administratif des amendes que les procureurs attendent avec impatience mais la perception immédiate.

01.41 Jos Ansoms (CD&V): M. Van Lysebeth est en tout cas favorable à ma proposition.

01.42 Daan Schalck (SP.A): Les 27 procureurs ont 27 avis différents, ce qui rend toute avancée difficile.

01.43 Jos Ansoms (CD&V): Résolvons donc la question au sein du Parlement.

Amendement 51 op artikel 31 strekt ertoe alleen een boetevermindering toe te staan aan mensen die met een attest van het OCMW kunnen aantonen dat hun financiële toestand precair is. Dit om de misbruiken, die met dit ontwerp zeker zullen voorkomen, tegen te gaan. Iedereen is het eens met dit amendement, maar omwille van de monsterlijke eindejaarskoppeling van ontwerpen en voorstellen maakte geen enkel amendement kans op slagen.

01.44 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Voor de mensen die zich in financiële moeilijkheden bevinden, voegt u een niet onbelangrijk element toe, want het wetsontwerp bevat de mogelijkheid de betaling van hun boetes te spreiden en het bedrag ervan zelfs te verminderen. Ik wil niet dat u de indruk wekt dat we niet aan die mensen hebben gedacht.

01.45 **Jos Ansoms** (CD&V): De formulering van het artikel maakt misbruik mogelijk. Overtreders kunnen de procedure vertragen door een precaire financiële toestand te veinzen. De politierechtbanken zullen overspoeld worden met dergelijke gevallen als men geen OCMW-bewijs invoert.

01.46 **François Bellot** (MR): Noodlijdende mensen kloppen niet noodzakelijk aan bij het OCMW ! Een hoge strafrechtelijke geldboete kan die mensen in zware financiële moeilijkheden brengen !

01.47 **Jos Ansoms** (CD&V): Amendement 54 op artikel 32 komt helemaal tegemoet aan de verzuchtingen van de heer Pinxten. Ik ben dan ook benieuwd naar zijn stemgedrag overmorgen.

Amendement 56 tot invoeging van een nieuw artikel 33bis stelt de oprichting van een centrum voor verkeersslachtoffers voor. Jaarlijks sterven meer dan 100 kinderen op onze wegen en worden er 100 gezinnen en families dus ontwricht. Een dergelijk centrum is meer dan ooit op zijn plaats. Getroffen families moeten de nodige aandacht krijgen in zo een centrum dat te vergelijken is met het na de affaire-Dutroux opgerichte Child Focus. Dit is weliswaar een gemeenschapsmaterie, maar het is duidelijk dat de federale overheid hiertoe het initiatief moet nemen.

01.48 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Je mag Child Focus, dat de politie helpt, en het centrum dat u voor ogen heeft niet over dezelfde kam scheren.

Mon amendement n° 51 à l'article 31 vise à limiter la possibilité d'accorder une réduction de l'amende aux personnes qui, moyennant une attestation du CPAS, peuvent prouver qu'ils se trouvent dans une situation financière précaire. Le but est de combattre les abus que ce projet ne manquera de susciter. Tout le monde est d'accord avec cet amendement, mais en raison de l'incroyable marchandage dont bon nombre de projets et de propositions font l'objet en cette fin d'année, aucun amendement n'avait de chances d'aboutir.

01.44 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Par rapport à la situation des personnes en situation financière précaire, vous ajoutez un élément non indispensable car le projet de loi contient la possibilité d'étaler le paiement de leurs amendes et même d'en réduire le montant. Je ne voudrais pas que vous fassiez croire qu'on n'a pas été attentif à ces personnes.

01.45 **Jos Ansoms** (CD&V): Le libellé de l'article ouvre la porte à des abus. Les contrevenants pourraient ralentir la procédure en prétextant une situation financière précaire. Les tribunaux de police seront submergés de tels cas, à moins qu'on n'impose la présentation d'une attestation du CPAS.

01.46 **François Bellot** (MR): Des personnes en difficulté ne s'adressent pas spécialement aux CPAS ! Une amende pénale importante peut perturber le fonctionnement de leur situation financière !

01.47 **Jos Ansoms** (CD&V): L'amendement n° 54 à l'article 32 répond entièrement aux aspirations de M. Pinxten. Je suis donc curieux de voir comment il votera après-demain.

L'amendement n° 56 insérant un article 33bis (nouveau) vise à créer un centre pour les victimes de la route. Plus de 100 enfants sont tués chaque année sur nos routes et 100 familles se trouvent ainsi disloquées. Un tel centre est plus que jamais opportun. Les familles touchées par une telle catastrophe doivent recevoir l'attention nécessaire au sein d'un tel centre qui est comparable au centre Child Focus créé à la suite de l'affaire Dutroux. Il s'agit certes d'une compétence des communautés mais il est évident que le pouvoir fédéral doit en prendre l'initiative.

01.48 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Il ne faut pas faire d'amalgame entre Child Focus, qui aide les services de police, et le centre que vous

Een federaal centrum is niet de oplossing.

envisagez. La réponse ne se situe pas au niveau d'un centre fédéral.

01.49 Jos Ansoms (CD&V): In amendement 57 op artikel 35 wordt de maximumstrafmaat voor ernstige verwondingen van 1 naar 2 jaar gebracht. Dat de maximumstraf voor doodrijders op 5 jaar wordt gebracht, keuren we vanzelfsprekend goed.

01.49 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 57 à l'article 35 tend à porter la peine maximale infligée pour blessures graves de 1 à 2 ans. Nous approuvons évidemment le fait que la peine maximale pour les personnes ayant causé la mort d'autrui soit portée à 5 ans.

Amendement 59 op artikel 36 schrapt het artikel, zoals de Raad van State adviseert. De Raad vindt het artikel zo ondeugdelijk dat hij er zelfs geen advies wil over formuleren. De verhoging van de opcentiemen geldt voor alle strafbare feiten; dit artikel hoort dus niet thuis in een wet over verkeersveiligheid. Daarenboven behoren de verkeersboetes in België nu al tot de hoogste in Europa en is het dus niet zinvol ze met tien percent te laten stijgen.

L'amendement n° 59 à l'article 36 tend à supprimer cet article comme le recommande le Conseil d'Etat. Celui-ci juge cet article tellement inadéquat qu'il ne souhaite même pas rendre un avis à son sujet. L'augmentation des centimes additionnels s'applique à tous les faits punissables; cet article n'a donc pas sa place dans une loi sur la sécurité routière. En outre, les amendes de circulation sont, en Belgique, parmi les plus élevées d'Europe et il n'est donc guère judicieux d'en encore les majorer de 10%.

01.50 André Smets (cdH): Het bedrag van de boetes is hoog genoeg om het hierbij te laten. Ik ben het eens met de uiteenzetting van de heer Ansoms.

01.50 André Smets (cdH): Le montant des amendes est suffisamment important pour qu'on s'en tienne là. J'adhère à l'argumentation développée par M. Ansoms.

01.51 Jos Ansoms (CD&V): Amendement 60 op artikel 38 is een poging om de minister van Binnenlandse Zaken nauwer te betrekken bij de verkeersveiligheid. Het bevat een aantal aanpassingen aan de wet van 7 december 1998 over de hervorming van de politie. Binnen de geïntegreerde politie zou er een speciale dienst verkeersveiligheid moeten komen.

01.51 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 60 à l'article 38 est une tentative d'associer davantage le ministre de l'Intérieur à la question de la sécurité routière. Il comporte plusieurs modifications de la loi du 7 décembre 1998 sur la réforme de la police. Il conviendrait de prévoir un service spécial chargé de la sécurité routière au sein de la police intégrée.

De amendementen 69, 62, 19 en 20 tot invoeging van een artikel 44bis en ter gaan over fiscale bepalingen. In amendement 69 wordt de titel 'fiscale bepalingen' toegevoegd. In amendement 62 worden leveringen van goederen en diensten in verband met veiligheidsuitrustingen voor weggebruikers vrijgesteld van BTW. Amendement 19 vermindert de BTW op de rijopleiding en bijscholing in erkende rij scholen van 21 naar 6 percent. En voorts vragen we een fiscale aftrekbaarheid voor kosten van rijopleiding en bijscholing.

Les amendements n°s 69, 62, 19 et 20 tendant à insérer un article 44bis et *ter* concernant des dispositions fiscales. L'amendement n° 69 tend à insérer le titre "dispositions fiscales". L'amendement n° 62 tend à exonérer de TVA les fournitures de biens et de services en rapport avec les équipements de sécurité pour les usagers de la route. L'amendement n° 19 ramène de 21 à 6 pour cent la TVA sur la formation à la conduite et le perfectionnement dans les écoles de conduite agréées. Nous demandons en outre une déductibilité fiscale pour les coûts de la formation à la conduite et du perfectionnement.

De stemming over de amendementen en artikelen wordt aangehouden.

Le vote sur les amendements et les articles concernés est réservé.

De artikelen 1, 3, 4, 7 tot 18, 20 tot 24, 26 tot 28, 30, 33 en 34, 37, 39 tot 45 worden artikel per artikel aangenomen.

Les articles 1, 3, 4, 7 à 18, 20 à 24, 26 à 28, 30, 33 et 34, 37, 39 à 45 sont adoptés article par article.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over de aangehouden amendementen en artikelen en over het geheel zal woensdag om 15.30 plaatsvinden.

La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et les articles réservés ainsi que sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De vergadering wordt gesloten om 22.46 uur. Volgende vergadering morgen dinsdag 17 december 2002 om 10.15 uur.

La séance est levée à 22 h. 46. Prochaine séance demain mardi 17 décembre 2002 à 10 h. 15.