



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

maandag

16-12-2002

18:05 uur

lundi

16-12-2002

18:05 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

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

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

INHOUD

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)	1
- Wetsontwerp tot bevordering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving (overgezonden door de Senaat) (817/1 tot 3)	1
- 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)	1
- 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	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)	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 comportements asociaux et agressifs dans la circulation (27/1 et 2)	2
- Proposition de loi de M. Jos Ansoms modifiant l'article 619 du Code d'instruction criminelle (31/1 et 2)	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)	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)	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 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)	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)	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	2

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 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, Marcel Bartholomeeussen, 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**

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, 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, Marcel Bartholomeeussen, 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

18:05 uur

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

LUNDI 16 DECEMBRE 2002

18:05 heures

De vergadering wordt geopend om 18.45 uur door de heer Joos Wauters, voorzitter.
La séance est ouverte à 18.45 heures par M. Joos Wauters, président.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering:
Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance:
Isabelle Durant.

De **voorzitter**: De vergadering is geopend.
La séance est ouverte.

**Berichten van verhindering
Excusés**

Marcel Hendrickx, wegens ziekte / pour raison de santé;
Annemie Van De Casteele, buitenlands / à l'étranger.

**Wetsontwerpen en voorstellen
Projets de loi et propositions****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 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 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 rij-opleiding (2015/1 en 2)

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 1^{er} 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 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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)

Hervatting van de algemene bespreking
Reprise de la discussion générale

01.01 André Smets (cdH): Monsieur le président, madame le ministre, si chaque parlementaire s'est engagé dans une longue discussion sur ce projet de loi, c'est parce que chacune, chacun d'entre nous mesure très bien qu'il s'agit d'un projet capital. Je le dis comme le répéteront d'autres que moi et comme on l'a déjà fait bien avant moi, il s'agit bien d'un domaine essentiel de la vie publique, à savoir la sécurité, la sécurité routière, le respect de la vie, de la vie des autres. Quelle que soit la fonction que l'on exerce en tant que mandataire public, on se rend compte qu'il s'agit d'un projet d'une extrême importance et que toutes les familles sont concernées. Chaque parlementaire, chaque bourgmestre, chaque membre d'une assemblée publique sait très bien que la pire des choses, c'est de devoir annoncer à une famille la mort d'un enfant, la mort d'un jeune. Que de drames vécus sur nos routes! Je pense à des cas extrêmement concrets que nous venons encore de vivre de façon dramatique.

Si c'est la première fois aujourd'hui depuis 32 ans que je manque un conseil communal, c'est parce que je mesure l'importance de ce sujet et la responsabilité que nous avons tous. C'est la première fois que je rate un conseil communal, je le répète pour Mme Coenen. Après 320 conseils communaux, je suis absent aujourd'hui parce que j'estime que chaque parlementaire doit s'engager dans ce combat pour la vie et contre l'insécurité routière. Je le fais humblement parce que je ne veux pas donner de leçon à qui que ce soit mais je trouve que nous avons le droit à une information claire, correcte et avec des données qui ne soient pas susceptibles d'être remises en question. C'est la raison pour laquelle je reprendrai un des problèmes qui nous a déjà arrêtés tantôt.

J'espérais et j'ai toujours pensé que nous ferions ce travail collectivement. Excusez-moi, madame le ministre, mais j'ai toujours cette impression que plus on débat, plus on entre dans un conflit majorité-minorité. Personnellement, j'espérais que nous allions dépasser ce cloisonnement afin de chercher comment travailler dans de bonnes conditions pour faire reculer l'insécurité routière.

En 1970, on a pratiquement frôlé la barre des 3.000 tués sur la route, voire plus; ce sont des données que je connais, comme d'autres, que beaucoup en tout cas lisent ou découvrent. Un premier lot de mesures a été pris et je me souviens, comme si c'était hier, que ces

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

premières mesures, notamment à l'encontre de tous les excès d'alcool, étaient très mal perçues par un certain nombre de citoyens. Les responsables de l'époque ont osé prendre des mesures difficiles, qui paraissent difficiles mais qui paraissent tellement élémentaires de nos jours. Je tiens à dire l'appréciation que je porte à ce combat que d'autres ont mené avant nous. 3.000 tués sur les routes, alors qu'à l'époque, il y avait pratiquement la moitié de véhicules en moins. Actuellement, on estime le nombre de voitures à 4.400.000 contre 3.300.000 il y a une quinzaine d'années et environ 500.000 camions au lieu de 270.000.

Vous savez aussi, madame la ministre, que parmi d'autres travaux que vous menez, j'ai également été de ceux – vous l'avez d'ailleurs reconnu – qui ont osé proposer notamment une exigence extrêmement radicale à l'égard des jeunes, à savoir le port du casque quelle que soit la mobylette utilisée. Cette obligation entre en vigueur début 2003. Je m'en réjouis et vous remercie d'avoir eu la volonté de faire passer cet arrêté. En effet, on constatait que l'absence de casque causait de nombreux morts chez les jeunes conducteurs des vélomoteurs de basse catégorie, malheureusement souvent trafiqués; l'arrêté en question permettra donc d'éviter un certain nombre de drames de la route.

Je vais répéter quelques éléments que l'on aborde souvent lors des réunions citoyennes, notamment avec des responsables d'animations scolaires, de comités de parents ou tout simplement avec des adultes préoccupés par la prévention. Je veux parler du problème de la responsabilité permanente. Il est vrai que personne dans cette assemblée ne pourra affirmer aujourd'hui – qui que ce soit, moi le premier – qu'il ne sera pas un jour responsable ou coupable d'un accident mortel. Ce qui me frappe toujours lors de ces réunions citoyennes, c'est que chacun se dit "je respecte le Code de la route" – ou le code de la rue, comme on dit plus souvent maintenant – mais, qu'en définitive, quand des contrôles de vitesse sont effectués à l'intérieur des agglomérations, avec le radar à 70 km/h par rapport à la norme obligée de 50 km/h, vous constatez en moyenne qu'un tiers des véhicules, si pas 40%, roulent trop vite. C'est dire combien le problème de l'insécurité est banalisé. Cela indique aussi qu'il y a, d'une part, une certaine responsabilité du conducteur de voiture mais aussi, d'autre part, une responsabilité des pouvoirs publics en général. C'est la raison pour laquelle je reparlais de la responsabilité des conducteurs, des pouvoirs publics en général et bien sûr, à ce niveau-là, de tout ce qui est publicité autour des voitures.

En ce qui concerne les pilotes, je répète que je suis profondément convaincu qu'on sensibilise trop peu les jeunes quant aux exigences des différentes communautés scolaires. Des cours de prévention sont donnés après le primaire. On fait faire des exercices de terrain, comme par exemple, des marches vers l'école, encadrement par des adultes sur le chemin de l'école, à vélo, etc. Cependant, chacun sait que les journées noires pour les jeunes, ce sont les week-ends. Or, les journées de sensibilisation à l'intention des jeunes âgés de 16 ans, qui accompagnent souvent leurs aînés âgés de 18-20 ans, sont très rares.

J'ai grandement apprécié les démarches faites dans notre Région comme dans d'autres d'ailleurs. C'est ainsi que des journées dites "securyday-securynight" ont été organisées par des responsables de

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 bestrafning is een noodzakelijke fase. Het aantal verkeersdoden zal 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.

la police, du parquet et même par les policiers, et ce de façon bénévole. Finalement, il a bien fallu constater que ces journées avaient bien peu d'effet. Pourtant, nombre d'associations volontaires se sont engagées pour sensibiliser les jeunes!

Comme je vous l'ai déjà dit, madame la ministre, un jour j'ai demandé à un commandant de pompier de venir sur mon lieu de travail avec des diapositives montrant les pompiers dans leurs manœuvres de désincarcération après un drame. Je n'oublierai jamais dans quel état d'émotivité se trouvaient les jeunes après avoir vu ces diapositives. Il est vrai que les scènes montrées à cette occasion étaient très cruelles, même si les corps étaient cachés par des couvertures. Mais ils avaient pris conscience des risques d'accident et du fait que des jeunes de leur âge mouraient sur la route.

On me dira que tout cela est du ressort des Communautés. Il serait temps au niveau national, au-delà des jeux des Communautés et dans une perspective à la fois belge et européenne, de tout mettre en œuvre pour sensibiliser les jeunes aux risques que représentent notamment les sorties du week-end.

Je voudrais également aborder le problème des transports des enfants. Je sais que les parents oublient souvent de veiller à ce que leurs enfants portent leur ceinture de sécurité lorsqu'ils se trouvent à l'arrière du véhicule. A cette occasion, je voudrais insister sur la responsabilisation. En effet, un des commissaires consultés a attiré mon attention sur la responsabilité d'un parent qui emmène dans son véhicule d'autres enfants que les siens. Quelle responsabilité! Il faut rappeler que le conducteur est responsable de la conduite du véhicule. C'est là un élément dont on n'a pas toujours conscience. Voilà pour la prévention.

En ce qui concerne la répression – j'y reviendrai plus longuement tout à l'heure –, je suis convaincu qu'il n'y aura pas de réduction significative du nombre de tués sur la route si on ne multiplie pas les contrôles, que ce soit sur le plan humain ou technique ou si on n'inflige pas d'amende.

La lutte doit être ciblée sur la vitesse – qui est responsable d'un tiers des drames –, la consommation d'alcool et de drogues – responsable d'un autre tiers des drames – et, dans ce cadre-là, les manquements des pouvoirs publics dont je vais parler, sans oublier le non-port de la ceinture de sécurité qui, selon les policiers responsables, est de plus en plus fréquent.

Au niveau des pouvoirs publics, de très nombreuses matières sont régionalisées. J'ai été frappé, la semaine dernière encore, lors de la lecture d'un article de presse dans lequel des responsables de contrôles de voiries allaient jusqu'à se mettre en cause en disant que trop souvent les voiries sont de mauvaise qualité. Personnellement, je me rappelle que des accidents répétés, pour lesquels notre propre responsabilité est contestée, étaient tout simplement dus à une route trop lisse. On néglige trop souvent cet élément, et je le dis pour moi d'abord!

Je relève également le manque caractérisé de pistes cyclables en Wallonie. En ce sens, je vous adresse un coup de chapeau, amis

néerlandophones, qui avez pris le problème des pistes cyclables à bras-le-corps, même si vos terrains et votre relief sont plus favorables.

Ce n'est pas parce que l'on réalise maintenant quelques "ravels", que l'on trouve des solutions suffisantes, que l'on oserait à présent envoyer des jeunes sur la route, en tout cas à l'écart de pistes cyclables! Cela me paraît évident! C'est impossible vu la densité du trafic des camions!

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

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

01.03 André Smets (cdH): Je ne vais pas vous dire, c'est vous, c'est pas les autres! J'assume complètement ces responsabilités.

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".

01.04 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Vous dites qu'il n'y a pas de pistes cyclables en Wallonie. Vous en portez une part de responsabilité!

01.05 André Smets (cdH): Je n'ai pas l'habitude de dire: "Avant c'était parfait, maintenant, cela ne va pas!" Je ne suis vraiment pas troublé par votre remarque.

01.06 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Je dis tout simplement que ces responsabilités incombent aussi aux politiques. Hormis les "ravels", la politique de déplacement en vélo n'existait pas en Wallonie avant cette législature-ci; il faut le reconnaître!

01.07 André Smets (cdH): Je viens de vous dire gentiment, calmement, très sereinement mais malgré tout tristement, que je souligne ce qui a été fait en Flandre et en Hollande depuis des années. Et j'ajoute que l'aménagement de pistes cyclables en Wallonie a été tout à fait insuffisant! Si cela est dû – et c'est dû – à d'autres majorités et à un esprit que nous n'avons pas ou que nous n'avons pas suffisamment en Wallonie, à savoir utiliser davantage le vélo, je vous le dis humblement à cette tribune. Je ne suis pas cloisonné dans un parti. J'essaie d'aborder les problèmes de façon suffisamment large. De toute manière, je ne suis pas ici pour mener une campagne électorale, et vous le savez!

Dans ce cadre-là, je souligne une nouvelle fois que je tire mon chapeau à la Flandre et à la Hollande, compte tenu de l'effort immense qu'ils ont fait au niveau des pistes cyclables qui manquent terriblement en Wallonie.

Il est impossible de dire à des jeunes de se rendre en vélo à l'école quand on voit la densité du trafic qui, d'une certaine façon, encombre les routes, même s'il est nécessaire, bien sûr, que des voitures ou des camions les sillonnent.

Madame Coenen, je vais ajouter une plume à votre chapeau! Alors que l'on inaugure aujourd'hui la mise en circulation des TGV,

01.07 André Smets (cdH): 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

personnellement je regretterai toujours – et vous pouvez dire que c'est moi qui l'ai dit à la tribune – que nos devanciers qui ont eu le courage de créer un TGV pour le transport des voyageurs n'aient pas, dans un premier temps, conservé ne serait-ce qu'un espace suffisant sur cette ligne allant de Bruxelles vers l'Allemagne, la Pologne et les pays de l'Est afin de permettre la circulation de trains rapides pour le transport de marchandises.

Un jour, on le regrettera. Cela ne me gêne pas de dire que des choses n'ont pas été faites, ce qui m'intéresse surtout, c'est de savoir ce qu'on pourra faire pour éviter les drames de la route.

Dernière chose sur le plan des responsabilités personnelles, voire publiques, au niveau du commerce des voitures. On a créé des normes de sécurité plus grandes. Il est un fait que la recherche a aidé à rencontrer davantage les problèmes de lutte contre l'insécurité. Manifestement, les voitures se sont améliorées à ce niveau. Cet effort considérable reste cependant insuffisant. Peut-être qu'un jour, on pourra davantage user à la fois de boîtes noires ou de limiteurs de vitesse pour faire en sorte que la voiture soit davantage "condamnée", si je puis dire, à respecter les normes de vitesse.

J'en arrive au chapitre qui me tient à cœur. Je ne serai pas long mais je vais poser à nouveau mes questions. Madame le ministre, Il y a une information claire à propos des infractions et des amendes. On peut toujours discuter de la nouvelle catégorisation des infractions: faut-il classer telle infraction dans telle ou telle catégorie? Forcément, les avis peuvent être divergents.

Comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, on a intérêt à multiplier les contrôles. Si on a la chance ou la malchance, c'est selon, d'être contrôlé une fois ou deux tous les deux ou trois ans, c'est évidemment insuffisant. Forcément, à un moment donné, il faut passer de la prévention à la répression. Il vaut mieux passer par une répression nuancée, progressive mais en même temps renforcée pour éviter les drames de la route.

Il ne s'agit pas d'un jeu politique mais je demande à nouveau un tableau clair des infractions. A chaque infraction doit correspondre le montant précis d'une amende. Je m'excuse de revenir sur le sujet mais je suis heureux que M. le président De Croo vous ait posé une question claire et nette: faut-il jouer avec les centimes additionnels? Notre ami Jean Depreter avait dit en commission, je le cite "c'est autant et il ne faut pas oublier les multiplicateurs derrière". J'avais d'ailleurs noté la phrase qu'il a prononcée.

Madame la ministre, personnellement, je ne suis toujours pas convaincu que la réponse que vous avez donnée correspond exactement à ce qui a été convenu en conseil des ministres. En tout cas, les débats sont enregistrés et c'est tant mieux! Vous avez clairement répondu au président De Croo qu'on n'applique pas les centimes additionnels.

Dès lors, je ne comprends pas pourquoi, en page 19, "Modifications de la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales", on apporte une modification en passant de 40 à 45. Peut-être votre conseiller technique, le bourgmestre de Rochefort pourra-t-il nous éclairer à ce niveau. Je note en tout cas que, dans

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 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.

l'article 36, on parle d'une modification des décimes additionnels sur les amendes pénales.

Je le répète, un officier de police m'a indiqué que le montant des amendes en matière de condamnation est à multiplier par 5,40. Ainsi, une condamnation à une amende de 100€, tel que cela est repris dans le projet de loi, engendre le paiement d'une somme de 500€, à laquelle il importe d'ajouter les frais de justice et le montant de la quote-part au Fonds commun de sécurité.

Le projet de loi porte sur une majoration de l'amende à 45 décimes additionnels, soit une multiplication de l'amende par 5,625. Une condamnation à une amende de 100€ engendrerait le paiement de 562,50€ auxquels il faut ajouter les frais de justice et la quote-part au Fonds commun de sécurité. Ainsi, une amende de 50€, tel que repris dans le texte, donnerait lieu au paiement d'un montant de 281,25€, c'est-à-dire plus de 11.000 anciens francs belges. Doit-on considérer que votre réponse est définitive?

En fonction de votre réponse, madame le ministre, nous maintiendrons nos amendements ou nous les retirerons.

Pour terminer, je souhaite signaler que je ne suis pas du tout insensible à ce qui a été dit, à savoir qu'il y a amende et que dans des cas extrêmement significatifs ou interpellant, il est important que nous puissions faire confiance aux tribunaux de police pour des nuances sociales.

Monsieur le président, il s'agit d'un sujet qui m'est très cher. Madame Coenen, paraphrasant une réplique célèbre d'un président de parti qui disait "personne n'a le monopole du cœur", j'affirme, moi, que personne n'a le monopole de la sécurité. On ne fera jamais assez pour faire reculer les drames de la route. En effet, chacun sait que, parmi tous les drames, sur le plan familial, ou par voisinage, ou par proximité, ou par amitié, que nous sommes amenés à vivre ou, par suite des responsabilités que l'on exerce, le drame de la route est un drame terrible. A plusieurs reprises, en tant que bourgmestre, j'ai dû personnellement informer des parents qu'ils venaient de perdre un enfant. Et j'y pense ce soir.

01.08 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb misschien niet de bravoure van veel van de andere sprekers, maar ik zal dit goedmaken met mijn beknoptheid.

Ik had graag collega Leterme vandaag gerustgesteld, maar hij is jammer genoeg niet aanwezig. Ik denk dat hij vandaag wel overtuigd zou zijn dat we echt bezig zijn met de zaken die de mensen echt aanbelangen. Verkeersveiligheid raakt mensen elke dag opnieuw en is voor hen dan ook één van de topprioriteiten waarmee het beleid zich moet bezighouden. De debatten over dit wetsontwerp in de commissie voor de Infrastructuur zijn voor mij dan ook een van de meest boeiende ervaringen geweest in de korte tijd dat ik lid ben van dit Parlement. De deskundigheid van de meerderheid en zeker ook van de oppositie heeft geleid tot een aantal stevige en boeiende gedachtewisselingen. Er lagen ook verschillende wetsvoorstellen op tafel, die in belangrijke mate in dit wetsontwerp zijn geïntegreerd. Ik ben het niet eens met collega Ansoms dat dit een maat voor niets en

01.08 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

een gemiste kans is. Ik meen dat het resultaat dat vandaag aan het Parlement wordt voorgelegd, toch een belangrijke stap is in onze strijd voor het realiseren van de doelstelling om tegen 2010 het aantal verkeersslachtoffers te halveren.

Ik wil graag drie belangrijke elementen uit dit wetsontwerp hier verdedigen: de categorisering van de overtredingen, het Fonds voor de Verkeersveiligheid en de problematiek van de jonge bestuurders.

Ik kom eerst tot de verfijning van de categorieën van verkeersovertredingen. Ik denk dat het een belangrijk winstpunt is dat er eindelijk een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de verschillende overtredingen op basis van de ernst ervan. De precieze inhoud van deze categorieën zal in een koninklijk besluit worden vastgesteld en bepaald. Dit mag geen nattevingerwerk worden. Het moet gebeuren op basis van onderzoeksgegevens naar het effect van rijgedrag en op basis van statistieken over omstandigheden waarin verkeersongevallen zich voordoen. Het gevaar voor anderen en voor zichzelf moet het belangrijkste criterium zijn. Parkeren voor een poort of een inrit is hinderlijk en dus een overtreding, maar parkeren op een fietspad of een voetpad is bovendien ook gevaarlijk. Ik denk aan de jonge fietser die moet uitwijken en onbeschermd tussen het autoverkeer terechtkomt of aan de bejaarde voetganger die de foutgeparkeerde wagen via de rijweg moet voorbijsteken. Dat kan niet. Voor ons is het duidelijk dat parkeren op fietspad en voetpad een zware overtreding moet blijven.

Wij moeten er inderdaad niet van uitgaan dat iedereen die een gevaarlijke, zware overtreding maakt ook de intentie heeft hiermee anderen in gevaar te brengen, maar het is ook onze taak om mensen bewust te maken van de gevolgen, de risico's en gevaren die hun rijgedrag voor anderen betekent. Een aangepast sanctiesysteem met gedifferentieerde boetes, onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, rijverbod of alternatieve straffen is hierbij een essentieel instrument.

Dit brengt ons bij de mythe van de torenhoge asociale, onredelijke en onmenselijke boetes. Collega Schalk noemde het terecht in de commissie – en daarnet ook nog – onze koudwatervrees. Moeten wij inderdaad bang zijn om zagezegd minder populaire maatregelen te nemen? Hier ben ik het eens met collega Smets. Ik had nooit gedacht dat het zover zou komen, maar we moeten durven. We mogen dit niet ontwijken, want ouders van verongelukte kinderen – die het verkeersleed een leven lang meedragen – vinden dat we nog niet ver genoeg gaan. Ik denk dat de uitspraak vanavond in Gent daar nog een serieuze schep bovenop doet. De Fietzersbond waarschuwt eveneens voor terugkrabbelen.

Twee weken geleden bracht het programma Ooggetuigen het verhaal van een vrouw die na een zwaar verkeersongeval – een frontale aanrijding door een inhaalmanoeuvre van een tegenligger – zwaar gehandicapt achterblijft en pas na twee jaar opnieuw een aangepaste wagen kan besturen.

De agressor krijgt een boete van 1.000 euro en zes maanden rijverbod, en beklaagt zich erover dat hij zo zwaar gestraft wordt. Ook de slachtoffers rekenen op ons. Ons standpunt is dan ook duidelijk. De meeste overtredingen gebeuren niet per ongeluk, maar zijn een bewuste keuze voor een bepaald gedrag in het verkeer: toch

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 "fietzersbond", 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 jeunes dans le trafic. Ils doivent avoir l'occasion de s'exercer à la

nog vlug door het rode licht rijden, eventjes op het fietspad blijven staan of met 90 km/u door de bebouwde kom rijden. Dit zijn alle drie keuzes die anderen in gevaar brengen. Het is dus een daad van goed bestuur en sociale verantwoordelijkheid om dit asociale gedrag streng aan te pakken. Dit Parlement moet een duidelijk signaal geven zodat het maatschappelijk draagvlak – waar we allen zo bezorgd om zijn – voor de concrete handhaving van de verkeersveiligheid kan worden verruimd. Wij moeten dit verbreden.

Laat het ook duidelijk zijn – en dat wordt soms uit de debatten weggelaten of het krijgt te weinig aandacht – dat het enkel de bestuurders zijn die anderen ernstig in gevaar brengen, die ook de zware boetes zullen betalen. Iedere bestuurder heeft dit dus in eigen hand. Het wetsontwerp voorziet ook – naar mijn gevoel wordt dit te vaak vergeten of zelfs vervormd – in een mogelijkheid om sociale correcties toe te passen voor mensen die het financieel moeilijker hebben en in een mogelijkheid om alternatieve straffen, zoals opleiding, op te leggen en uit te spreken, vooral dan bij zware overtredingen en recidives. In de snellere afhandeling van de boetes wordt ook voorzien door de uitbreiding van de onmiddellijke inning, zodat het verband tussen de overtreding en de gevolgen ervan duidelijk blijft. Uiteraard pleiten wij samen met alle collega's van de commissie dat de pakkans verhoogt, zodat het effect van ontrading niet afgezwakt wordt.

Een tweede belangrijk punt is dat er naast het handhavingsbeleid ook een stimulans inziet voor preventieve acties. Een belangrijk instrument hierbij is het Fonds voor de Verkeersveiligheid, dat inhoudt dat een gedeelte van de boetes naar de politiezones gaat, zodat men ter plaatse, specifiek aangepast aan de lokale verkeerssituatie, maatregelen kan treffen die de verkeersveiligheid zullen verhogen. Dit draagt ook bij tot de autonomie van de lokale overheden.

Ten slotte werd er in de commissie – terecht – veel tijd besteed aan de hoge ongevalscijfers waarbij jongeren betrokken zijn. Er zijn vele voorstellen op tafel gekomen en besproken. Collega Ansoms heeft er vandaag een aantal herhaald, bijvoorbeeld pogingen om jonge chauffeurs vaardiger te maken in het verkeer en te responsabiliseren. De uitgebreide debatten toen, en ook vanavond, tonen vooral aan dat het hier om een zeer belangrijke maar ook zeer complexe materie gaat, die we niet vlug-vlug in het kader van dit wetsontwerp kunnen afhandelen, maar die verdient om ten gronde te worden besproken. Voor ons blijft het bij de nieuwe regeling een grote zorg dat deze niet discriminerend wordt ten aanzien van de jongeren, en betaalbaar blijft voor iedereen. Om ook hier niet overhaast te werk te gaan en alle aspecten voldoende te laten wegen, voorziet het ontwerp in een basis van voortgezette rijopleiding voor alle nieuwe bestuurders.

Ik besluit. Het langverwachte wetsontwerp is er. Al wie op een ernstige wijze met verkeersveiligheid begaan is, kan dit alleen maar toejuichen en met ons hopen dat het ontwerp vlug omgezet wordt in wet. Ervaring zal uitwijzen waar er in de toekomst nog verder moet bijgestuurd of verfijnd worden. Wij hebben ten volle vertrouwen in de mogelijkheden die dit wetsontwerp inhoudt voor de vooruitgang op het vlak van verkeersveiligheid. Wij zullen dan ook dit wetsontwerp met volle overtuiging goedkeuren.

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.

De **voorzitter**: Collega's, ik wil mevrouw De Cock toch even in de bloemetjes zetten omdat dit haar maidenspeech was. (*Applaus*)

01.09 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in dit debat is reeds heel veel gezegd. Ook in de commissie werden urenlang betogen gevoerd en bij wijlen goede discussies gevoerd. Ik zal me beperken tot een aantal aspecten.

In een eerste punt wil ik ingaan op de inzet van het wetsontwerp. De problematiek van de verkeersveiligheid wordt op dit ogenblik over de partijgrenzen heen fundamenteel anders bekeken dan ettelijke jaren geleden. Mijnheer Ansoms, ik weet dat u een van die parlementsleden bent die reeds jaren op een intensieve manier met die problematiek bezig bent. Het is onder meer dankzij uw inspanningen maar ook dankzij allerlei organisaties en verenigingen op het terrein zoals Ouders van Verongelukte Kinderen en de Fietzersbond dat op dit ogenblik het maatschappelijk aanvoelen van de ernst van de problematiek en de noodzaak om initiatief te nemen, enorm is toegenomen. Af en toe duikt in de problematiek nog enige verwarring op. Er zijn mensen die met de mond belijden dat er iets moet gebeuren aan de verkeersonveiligheid en dat terzake een duidelijk beleid moet worden gevoerd, maar die op het ogenblik dat er concrete voorstellen of maatregelen worden gesuggereerd, aarzelen uit angst voor de publieke opinie. Als cumulé een voordeel heeft, mevrouw de minister, is het dat een burgemeester in zijn omgang met mensen voelt hoe belangrijk zij het vinden dat er meer werk wordt gemaakt van verkeersveiligheid. Als men als burgemeester ouders van verongelukte kinderen of slachtoffers ontmoet, beseft men dat men geen inspanningen genoeg kan leveren om dat leed te voorkomen.

Daarom is het voor de VLD bijzonder positief dat vandaag over een wetsontwerp wordt gedebatteerd dat rechtstreeks wil ingrijpen op de verkeersonveiligheid. De doelstelling om tegen 2010 het aantal verkeersslachtoffers met de helft te verminderen, moeten we proberen waar te maken.

De heer Ansoms heeft opnieuw gelijk te stellen dat het statistisch apparaat van ons land en de wijze waarop de gegevens verzameld worden, een exacte vaststelling van het halveren zal bemoeilijken. Het statistisch apparaat werd gedurende decennia verwaarloosd. Ik herinner mij dat ik als collegestudent te horen kreeg dat België in de 19^e eeuw een toonbeeld was op gebied van statistiek en dataverwerking. Op dit ogenblik is dat minder het geval. Wij zijn nog maar 4 jaar aan het werken aan een modelstaat. Gun ons nog een beetje tijd. Ik denk dat we de volgende 4 jaar een belangrijke doorbraak zullen kunnen realiseren en over belangrijk statistisch materiaal zullen kunnen beschikken. Alle gekheid op een stokje, de opmerking van de heer Ansoms dat de gegevens beter in kaart moeten worden gebracht, is terecht. Over de doelstelling en het belang van het voorliggend wetsontwerp is er weinig discussie in het halfroond.

Mevrouw de minister, we zijn tevreden over het wetsontwerp maar tegelijkertijd stellen we de beperkte slagkracht van het ontwerp vast. Dat heeft niets te maken met een gebrek aan ambitie van de regering of de minister, maar met het feit dat belangrijke hefbomen

01.09 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.

om iets te doen aan verkeersveiligheid, niet zozeer op het federaal vlak liggen en nog minder bij de minister, maar op het lokale en Vlaamse vlak.

Ik denk aan twee belangrijke hefboomen. De eerste hefboom is vooral de infrastructuur. Collega Schalck heeft er terecht op gewezen. Waarschijnlijk was dat enigszins ingegeven door het feit dat hij een partijgenoot heeft op die post in de Vlaamse regering. In de Vlaamse regering tracht men werk te maken van het in kaart brengen van de zwarte punten. Mijnheer Ansoms, dit weet u beter dan ik, want u bent langer burgemeester dan ik: ook op lokaal vlak is het een enorme verantwoordelijkheid voor de lokale besturen om fysiek in te grijpen in de wijze waarop onze wegen, onze fietspaden en onze voetpaden zijn aangelegd.

(...)

01.10 Jos Ansoms (CD&V): Ik vind die hoge boetes niet zo belangrijk. Dat heb ik al herhaaldelijk gezegd, maar men duwt mij altijd in de discussie van de hoge boetes. Wat u over infrastructuur zegt, is natuurlijk waar. Nu de budgettaire evenwichten in ons land eindelijk zijn hersteld en er middelen zijn vrijgekomen voor de Vlaamse regering, kunt u met mij akkoord gaan dat men eigenlijk te weinig doet wat dat punt betreft en dat het te lang zal duren voor de achterstand zal zijn ingehaald? Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat minister Stevaert probeert dat te verdoezelen door allerlei grootse verklaringen. Wanneer ik als burgemeester van mijn eigen gemeente zie wat er op twee en een half jaar terechtkomt van de modules, is dat toch bitter weinig. Bij mijn weten is men op dit ogenblik slechts op één plaats bezig met de aanleg van een fietspad op basis van een module en doet men in de schoolomgevingen nog niets op basis van de module 10 of 13 – daarin vergis ik mij altijd. Ik vind dat het te traag gaat en dat er te weinig gebeurt.

01.11 Bart Somers (VLD): Als u mij vraagt of er meer zou moeten gebeuren, denk ik dat iedereen in dit halfroond en in het halfroond van het Vlaams Parlement daarop positief zal antwoorden. Natuurlijk, er kan niet genoeg gebeuren voor verkeersveiligheid. Ik stel alleen vast dat de voorbije jaren duidelijke incentives zijn gegeven. U zegt dat in uw gemeente er maar één fietspad wordt aangelegd. Wij hebben nu net onze stadsbegroting...

(...)

Op basis van modules 10 en 13? Akkoord. Ik denk dat er altijd meer kan gebeuren. Maar u kunt toch niet in alle eerlijkheid beweren dat de Vlaamse regering op dat punt geen inspanningen heeft gedaan en geen stappen in de goede richting heeft gezet. U zegt dat het sneller zou moeten, maar dan is de uitdaging aan u om de kiezer ervan te overtuigen dat hij de volgende keer voor CD&V moet stemmen.

Het is alleszins zo dat het sneller gaat dan in het verleden. In het verleden was uw partij lid van die Vlaamse regering. Als u zegt dat het komt door budgettaire beperkingen, dan had die vorige regering misschien andere beleidskeuzes moeten maken. Ik stel vast dat de Vlaamse regering vandaag daar een versterkt accent legt. Kan dat accent sterker? Het is evident dat het sterker kan, maar als burgemeester weet u ook dat het leven in de politiek erin bestaat

01.10 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.

01.11 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.

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

keuzes te maken, belangrijke prioriteiten tegen elkaar af te wegen en proberen op heel wat domeinen positieve stappen vooruit te zetten.

alternatives qui sont bien plus judicieuses.

Mijnheer Ansoms, infrastructuur is dus één belangrijke zaak, maar de tweede en volgens mij belangrijkste hefboom om werkelijk iets aan de verkeersveiligheid te doen, collega's, zijn de controles. Dat is het vergroten van de pakkans. Wat dat betreft, moeten we niet zozeer naar de minister kijken en haar vragen haar verantwoordelijkheid op te nemen. Ik denk dat wij in alle eerlijkheid op de eerste plaats naar onszelf moeten kijken. Daar ligt immers een enorme verantwoordelijkheid voor de lokale politiezones, die belangrijke keuzes en afwegingen moeten maken. In de totaliteit van het personeel dat volgens het lokale veiligheidsplan beschikbaar is, moeten zij bepalen hoeveel personeel, hoeveel uren en hoeveel capaciteit er wordt ingezet voor de verkeersveiligheid en hoeveel capaciteit er gaat naar andere vormen van politionele opdrachten.

Er zijn verschillende voorbeelden. Ik twijfel er niet aan dat men ook in uw gemeente en in uw zone bijzondere inspanningen levert. Er zijn er nog andere, zoals in Gent, waar men bijzondere inspanningen levert om zijn of haar verantwoordelijkheid te nemen.

Indien men dat in alle zones van dit land zou doen, indien men in alle zones zou beseffen dat verkeersveiligheid een heel belangrijke politionele en lokale opdracht is, dan ben ik ervan overtuigd dat de procureur van Antwerpen en andere procureurs binnenkort opnieuw een persconferentie zullen moeten beleggen om te zeggen dat het niet drie keer zoveel is geworden, maar misschien wel vijf of zes keer zoveel. Het aantal controles en de pakkans zullen niet verdrievoudigd zijn, maar vervijf-, verzes- of verzevenvoudigd. Dan creëer je een klimaat waarbij een mentaliteitsverandering afgedwongen kan worden, naast de positieve stimuli en naast een globaal, nieuw maatschappelijk bewustzijn.

Mevrouw de minister, in dat verband zou ik graag willen zeggen dat ik de ruimte die gecreëerd is voor de lokale overheden, om zelf op het gebied van de aanvullende verkeersreglementering op te treden met slechts een ex post-controle door de hogere overheid, toejuich. Collega Pinxten zal terugkomen op een ander facet van de lokale taakstelling en de lokale ruimte die al dan niet gecreëerd wordt in dit wetsontwerp, meer bepaald in verband met het boetefonds.

Een derde aspect waar ik graag heel even bij stilsta, is het feit dat ik mij namens mijn fractie toch mag verheugen over het feit dat men de vervangende gevangenisstraffen...

U lacht, collega?

01.12 Marcel Bartholomeeussen (SP.A): (...)

01.13 Bart Somers (VLD): ... dat men de vervangende gevangenisstraffen heeft vervangen door alternatieve, andere sancties zoals de intrekking van het rijbewijs. Ik denk dat dit een goede optie is. Ik denk dat nogal wat mensen die vandaag de dag met een vervangende gevangenisstraf boven hun hoofd zitten, eigenlijk niet in die gevangenisshoren maar wel op een andere manier geresponsabiliseerd moeten worden.

01.13 Bart Somers (VLD): 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

Collega Ansoms, mijn voorlaatste punt – het is onvermijdbaar – gaat over de hoogte van de boetes. Wij hebben er erg lang over gepraat. Ik ben het met u eens – wat u misschien zal verbazen – dat er ook in mijn partij sommige mensen terzake verwarrende signalen de wereld hebben ingestuurd. Ik ben daar ook niet gelukkig mee. Mijnheer Ansoms, ik heb de eer gehad om twee jaar met u in de commissie voor de Infrastructuur te zetelen. Ik heb u moeten leren waarderen en appreciëren, niet alleen voor uw dossierkennis, maar ook voor uw gedrevenheid en uw staat van dienst op het gebied van de inzet voor verkeersveiligheid, en zelfs voor de mate waarin u tracht, vanuit uw rol als oppositielid, het debat op een intellectueel eerlijke manier te voeren. Ik vind het spijtig dat u in dit debat de kans hebt geroken om een verwarrend verhaal op te hangen over de zogenaamde massieve, draconische stijging van de verkeersboetes en daarmee al weken verwarring zaait in het land.

Ik wil dat toch nog eens goed samenvatten zoals ik het begrepen heb en ik wil dat ook proberen zo intellectueel en politiek eerlijk mogelijk te doen. Ik heb begrepen dat de meerderheidspartijen en de regering zeggen dat er een wetsontwerp is waarin vier categorieën van verkeersmisdrijven worden gecatalogeerd, van lichte tot zeer zware. Wij zullen bepalen hoe zwaar de boete is in elk van die vier criteria. Het is onze taak als regering om in een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, de 500 tot 800 – 500 volgens de minister en 822 volgens Daan Schalck, die ze geteld heeft – verkeersovertredingen onder te brengen in een van die vier categorieën, om op die manier een betere gradatie aan te brengen dan de gradatie die in het verleden bestond. Eigenlijk is dat een beetje geënt op ideeën die onder meer door de heer Ansoms naar voren werden gebracht in het verleden. Dat is eigenlijk de inzet van het verhaal.

Tegelijkertijd zegt die regering dat zij dat zal doen zonder dat zij daarbij de aandring of de noodzaak voelt of de intentie heeft om die verkeersboetes substantieel te verhogen in globo. Ik probeer zo intellectueel eerlijk mogelijk te zijn. Bovendien stellen wij samen vast dat 90% – volgens de heer Schalck – van de overtredingen bij minnelijke schikking worden geregeld.

We hebben dan het bevel tot betaling, waarvan in het wetsontwerp sprake is. We hebben er lang over gediscussieerd, we hebben dat uitdrukkelijk gevraagd aan de minister en ze had gezegd dat er een koninklijk besluit zou komen. In dat koninklijk besluit zullen sancties staan. Die sancties moeten minstens 50 euro bedragen. Het mag boven dit bedrag gaan, maar het moet echter minimum 50 euro zijn.

De combinatie van die drie gegevens laat eigenlijk weinig ruimte voor de verhoging van boetes. Er is binnen dit systeem op een aantal aspecten inderdaad een verhoging denkbaar. Dat is de discussie die wij zijn beginnen voeren op een enigszins politiek gekleurde en soms zelfs amateuristische wijze. Dat is de discussie over de gordel, de gsm, enzovoort, met andere woorden die overtredingen die vandaag de dag in categorie A zitten en die door de herindeling in vier categorieën naar een hogere categorie gaan. Mijnheer Ansoms, als dat gebeurt, heeft u een punt. Op dat moment vervijfvoudigen sommige minimumboetes. Wij zeggen vanuit de VLD dat die verhoging geen goede zaak is. Ze is eigenlijk geen goed signaal. Wij hebben vandaag immers al redelijk hoge boetes. Er is in dit verband ook de overweging, die wij samen maken, dat echt hogere boetes –

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

monsterboetes – op een bepaald moment ook aan kracht beginnen te verliezen. Je dreigt er ook sociaal onrechtvaardige situaties mee te creëren. We denken bijgevolg niet dat die verhoging de goede weg is. Het feit dat er een kleine aanpassing van 10% is, lijkt ons verstandig. Wat er echter ook moet gebeuren – op dat punt moet ik de heer Schalck gelijk geven –, is dat de bestaande indeling omwille van de maatschappelijke evolutie in het verkeer misschien een aantal anomalieën bevat.

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 une classification acceptable par tous.

Ik ga heel specifiek in op een van de punten die naar voren werden gebracht. Mijnheer Ansoms, ik vind ook niet dat het zomaar een gewone overtreding is wanneer er een auto geparkeerd staat op een plaats waar fietsers gedwongen worden om hun leven te riskeren door rond die auto te rijden. Ik vind dat ook niet. Ik denk dat in dit halffrond veel mensen heel goed beseffen dat het niet kan dat een wagen op zo een punt verkeerd geparkeerd staat en het leven van fietsers in gevaar brengt. Zij beseffen heel goed dat dit geen gewone overtreding kan zijn. Ik moet u zeggen dat ik op dat punt een ervaringsdeskundige ben. Ik ben tijdens mijn middelbare schooltijd op 15-jarige leeftijd bij zo een situatie omvergereden en naar het ziekenhuis gebracht. Mij hoeft u dus niet te overtuigen van het gevaar van zulke situaties.

In zulke heel concrete omstandigheden denk ik dat het verstandig is dat de regering in de Ministerraad onderzoekt in welke specifieke gevallen het verstandiger zou zijn om een overtreding, die tot nu toe als een gewone overtreding werd beschouwd, hoger te catalogeren. Ik hoop dat de minister, zodra haar ontwerp van koninklijk besluit klaar is, dat besluit ook eerst bij ons komt bespreken. Ik hoop dat ze met ons van gedachten komt wisselen over de juiste indeling, over welke overtredingen in welke categorieën moeten komen.

We hebben tegelijkertijd gezegd dat een aantal verhogingen onaanvaardbaar zijn. Ik denk daarbij aan het gsm-gebruik. Ik volg mijn collega Schalck, die vindt dat het gsm-gebruik een gevaarlijke zaak is. In dat geval vind ik een verhoging van 2.000 Belgische frank naar 11.000 Belgische frank echter een onaanvaardbare verhoging. Ik vind dat geen goed signaal. Over die zaak verschilden we enigszins van mening. Dat moet kunnen binnen de meerderheid. Ik heb alleszins begrepen uit het signaal van mevrouw de minister dat zij met onze bekommernissen terzake rekening zal houden.

Veel meer heeft heel dit debat niet om het lijf. Het aantal minnelijke schikkingen moet 90% bedragen. Het bevel tot betaling moet gaan om een bedrag van minimum 50 euro. De Ministerraad gaat beslissen dat, voor mensen die wegens hun financiële toestand niet in staat zijn om de boetes te betalen, de rechter kan oordelen om onder de minimumboete te gaan. Over een aantal welbepaalde, heel specifieke gevallen is er heel snel een consensus mogelijk. Het gaat om gevallen waarbij we samen aanvoelen dat het niet om een gewone overtreding gaat. Mijnheer Ansoms, over dat punt is het politieke draagvlak heel groot. Kunnen we het rechtstreeks in gevaar brengen van een zwakke weggebruiker door slecht te parkeren enkel als een gewone overtreding zien? Ik denk dat we over die gevallen heel snel een consensus kunnen vinden. De meningsverschillen tussen de verschillende, politieke fracties in dit Parlement, in dit halffrond zijn niet zo groot als men nu al weken doet uitschijnen. Nogmaals, ook een aantal mensen in mijn partij zijn, net als een

aantal mensen in verschillende andere partijen, deelachtig geweest aan het creëren van die verwarring.

Collega Ansoms, mag ik mijn voorlaatste punt nog met één concreet voorbeeld illustreren?

In Mechelen zijn we in de stad enorm aan het werken. We hebben een goed beleid. Er gebeurt veel. Er wordt gegraven, geboord en gedrield. We doen dat samen met de groenen. De socialisten zitten daar in de oppositie. Wij moeten daar een verkeershandhavingsbeleid voeren. De korpschef zegt tegen mij dat hun auto's bijna nergens meer kunnen staan en hij vraagt hoe we dat gaan oplossen. We hebben daar een heel goede afspraak over. We hebben gezegd dat we op de eerste plaats wagens verbaliseren die geparkeerd staan op een manier dat ze een gevaar betekenen voor andere weggebruikers. Wagens die op een zebrapad staan bijvoorbeeld. Wagens die op een voetpad staan waar ze het zicht van de mensen belemmeren. Wagens die op een fietspad staan waar de fietser over de straat moet gaan. Dat zijn dingen die moeten geverbaliseerd worden.

Daaronder is er de tweede urgentie. Dit zijn de dingen die iets minder urgent zijn. De overtredingen waar de verkeersdoorstroming belemmerd wordt. Waarmee gaan we ons niet bezighouden zolang de werken bezig zijn? We gaan ons niet bezighouden met die wagens die verkeerd geparkeerd staan, maar die niemand hinderen, die niemand in de weg staan, die op geen enkele manier de verkeersdoorstroming hinderen en niemand in gevaar brengen. Ik moet hier gelukkig het beleid niet maken. De minister zal dat samen met de regering doen. Vanuit diezelfde filosofie en vanuit zo een nuchtere benadering, mijnheer Ansoms, kan toch iedereen die inzit met de verkeersveiligheid een – laat ik zeggen – draagvlak vinden over meerderheid en oppositie heen om het eens te geraken over hoe en waar er moet bestraft worden.

01.14 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dacht dat het in Mechelen een coalitie was met ook CD&V. Ik heb dat niet gehoord. Daarom zeg ik het maar.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, hij heeft gezegd met de groenen.

01.15 Jos Ansoms (CD&V): Hij heeft gezegd dat het met de groenen was, maar ik heb niet gehoord dat het ook met CD&V was. Waar het in feite over gaat is het volgende. We vinden mekaar daar. Het is alleen zo dat ik in de praktijk en in de discussie heb ervaren dat het anders is gelopen. Ik heb vanaf het begin, toen het wetsontwerp bekendgemaakt werd naar aanleiding van een persmededeling, gezegd dat men het verkeerd aanpakte door de aandacht vanuit de regering vooral naar de hogere boetes te trekken. Ik heb vanaf het begin gezegd dat dit niet het thema is waarover het in ons land gaat. Het gaat over de pakkans en over de administratieve afhandeling. Zo kan men het wijzigen. Ik blijf erbij dat het een verkeerd signaal was om het zo naar buiten te brengen. Ik vind nog altijd geen reden om de boetes die nu reeds hoog zijn te verhogen. Waarom moet er een algemene verhoging van de financiële boetes van 10% zijn? De Raad van State zegt zelfs dat het niet thuishoort in dit wetsontwerp omdat alle boetes die in andere

01.15 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

wetgevingen opgelegd worden en die bij andere overtredingen opgelegd worden ook 10% omhoog gaan. Ik denk dat de heer Coveliers ook wel bedenkingen zal hebben dat in een wetsontwerp over verkeersveiligheid in één keer de boetes over milieu en weet ik veel wat nog ook verhoogd worden. Dat was dus niet nodig.

Ten tweede, was ik voorstander van de categorisering. Natuurlijk was ik dat, want ik heb het wetsvoorstel zelf ingediend. Ik vind dan dat de uitwerking te weinig logisch is. Ik heb daarstraks gezegd dat men in één keer van 55 euro naar 275 euro springt. Ik vind die sprong te groot. U zegt dat voor een categorie die hoger is, namelijk zware boetes tweede categorie, hetzelfde minimumbedrag geldt. Als men dit logisch opbouwt dan gaat men bijvoorbeeld van 55 euro naar 100 euro naar 200, naar 300 euro. Dat zou logisch zijn. Het is trouwens ook mijn amendement. Dan zou men niet die moeilijke discussie moeten voeren over welke overtredingen men in welke categorie gaat steken. Men zou het ook veel logischer kunnen opbouwen. Er is op dat punt immers veel amateurisme geweest. U heeft het woord zelf uitgesproken. U hebt zelf gezegd dat er op een amateuristische manier gediscussieerd is bij de categorisering.

Het was niet nodig geweest als we daar vanaf het begin een akkoord over hadden kunnen krijgen. Nu blijven we in de dubbelzinnigheid zitten. Het is dus zo dat de heer Bellot zeer expliciet gevraagd heeft om drie van de groepen van overtredingen uit categorie nummer 1 te halen. De minister heeft ja gezegd en daarom heeft hij het amendement niet ingediend. Ik hoor u heel graag zeggen – op dat punt geef ik u gelijk, maar zo had de heer Bellot het niet begrepen – dat u punt 2 terug invoert. U hebt het daarin over parkeren op fietspaden en voetpaden. Dat is wat er door de heer Bellot was uitgehaald. Ik ga met u akkoord. Er is daar geen discussie over. Ik zeg u echter dat als u weer andere discussies binnen de Ministerraad gaat moeten voeren, u die discussie daar weer gaat terugkrijgen, niet alleen over de drie punten die er nu uitgetild zijn, maar ook over de andere. Het andere punt is het feit dat gebruikers van voertuigen zich onrechtstreeks in gevaar brengen of mekaar hinderen inzonderheid door de minimumafstanden of aanwijzers niet na te leven of de verkeersdoorstroming te hinderen door verkeerssassen op te rijden terwijl voorrang moet worden verleend aan anderen. Daar hebben we het dan toevallig niet over gehad. We hadden er evengoed een amateuristische discussie over kunnen voeren.

Daar zitten ook weer zaken in waarvan u zult zeggen dat ze niet thuishoren bij de zware overtredingen en waarvan de heer Schalck of mevrouw Durant zal zeggen dat ze er wel in thuishoren. Ik heb alleen maar willen aantonen dat dit eigenlijk een heilloze discussie is die men eigenlijk had kunnen voorkomen door een betere categorisering en de verschillen niet te groot te maken voor de minimumboetes want de rechters kunnen op dit ogenblik reeds zware boetes uitspreken. Ik heb daarstraks ook gezegd dat bijvoorbeeld de gevangenisstraf voor de hele zware overtredingen van één naar vijf jaar moet gaan of van twee naar vijf jaar. Daar gaat het niet over, het gaat erover dat hier de onduidelijkheid binnen de meerderheid gebleven is, weggemoffeld is en doorgeschoven wordt naar een in Ministerraad overlegd ministerieel besluit waarvan ik aanvoel, in de discussie zelf, dat daar binnen de huidige meerderheid geen akkoorden over zijn. Dat heb ik willen zeggen en daar blijf ik dus bij.

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.

01.16 Bart Somers (VLD): Ik denk, mijnheer Ansoms, dat we het over één ding eens zijn, met name dat de focus op de vraag of die boetes nu zwaar moeten worden verhoogd een verkeerde focus was. Ik denk dat als we over de verkeersveiligheid spreken, dit niet de inzet kan zijn van een verkeersveiligheidsbeleid. Het was een focus van sommigen die daar symboliek in zochten. Ik probeer zo eerlijk mogelijk te zijn. Ze zochten er symboliek in, wat een tegenreactie uitlokte bij anderen die op die manier ook met symboliek bezig waren. Ik denk dat we zo voorbijgegaan zijn aan de essentie van het verhaal. De essentie van het verhaal – en ik kom daar toch nog eens op terug – is wat noopt ons tot amateurisme omdat we natuurlijk tegenstrijdig zijn met onszelf. We maken een wetsontwerp waarin wij stellen dat de wetgevende macht, het Parlement de indeling van concrete overtredingen in de vier categorieën niet zal uitvoeren. Dat is de opdracht van de uitvoerende macht, van de regering. Daar moeten wij ons niet mee bezighouden. Zij zullen dat moeten doen. Zij zullen met al hun deskundigheid en knowhow politiek uitdiscussiëren waar ze de achthonderd overtredingen zullen catalogeren. Misschien vinden ze er nog een paar bij, misschien splitsen ze er een paar op, misschien brengen ze er een paar samen. Dat is hun job. Natuurlijk, als we zeggen dat het hun job is en we beginnen toch te discussiëren over waar ze moeten terechtkomen, dan verzanden we in amateurisme en krijgen we wilde discussies met de uitzondering op de uitzondering en zijn we vertrokken. Het zou een veel gezondere methode zijn mocht de regering nu haar indeling maken en een in Ministerraad overlegd ontwerp van koninklijk besluit – wat denk ik alle partijen van de meerderheid tot enige gemoedsrust aanspoort – in de commissie voor de Infrastructuur in te dienen zodat wij daar een goede discussie over kunnen hebben. We zouden dan kunnen vragen waarom de minister die overtreding als zwaar heeft gecatalogeerd? Dan kunnen we praten met kennis van zaken. Dan kunnen we zien of het niet de bedoeling of de intentie is om via die categorieën de boetes op te trekken maar dat het een beleidsinstrument is om ernstige en minder ernstige overtredingen van elkaar te scheiden en dan kan daarover worden gedebatteerd.

Mijn laatste punt, mijnheer de voorzitter, is de rijopleiding. Mijnheer Ansoms, dit is ook één van uw stokpaardjes. Ik denk dat we een goede discussie hebben gehad over de rijopleiding. We hebben inderdaad beseft dat er toch wel wat problemen zijn rond het verzekeren en rond de vraag – en daar kom ik zo dadelijk op terug – hoe wij die voortgezette rijopleiding moeten organiseren. Ik blijf bij de suggestie van collega Van Campenhout, mevrouw de minister, collega's, dat wij daarover eigenlijk ook in de commissie voor het Bedrijfsleven eens een hoorzitting met de verzekeringswereld zouden moeten organiseren. Daar moeten we van de verzekeringswereld, ook vanuit verzekeringstechnisch oogpunt, verdere informatie bekomen en een goed debat zien georganiseerd te krijgen. Ik ben zelf geen verzekeringsdeskundige maar onze commissievoorzitter beweert dat wel te zijn. De heer Van Campenhout heeft daar vanuit zijn economische opleiding schijnbaar ook enige noties van. Ik vond het een interessante discussie maar ik had ze graag wat verder uitgediept geweten.

Mijnheer Ansoms, wij hebben een wetsvoorstel ingediend waarin wij pleitbezorgers waren voor een voortgezette cursus defensief rijden die binnen een bepaalde periode na het verkrijgen van het rijbewijs

01.16 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.

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.

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.

kan en moet plaatsvinden, wat op haar beurt een incentive zou kunnen zijn voor de verzekeraars om te zeggen dat zij die deze cursus gevolgd hebben een lagere premie moeten betalen.

Daaraan voor jongeren beperkende voorwaarden koppelen tot zolang men die rijopleiding niet heeft genomen, vind ik in alle eerlijkheid een slecht signaal. U zegt dat het enige politieke moed vereist om die stelling te verdedigen. Ik beaam dat dit politiek moedig is. Het is niet omdat men politiek moedig is dat men een politiek juist standpunt verdedigt. Ik heb het gevoel dat wij hier niet op de juiste golflengte zitten indien we voor die piste kiezen.

01.17 Jos Ansoms (CD&V): Ik zou daar heel kort op willen ingaan, mijnheer de voorzitter. Mijnheer Somers, u zegt dat u voorstander bent van een bijscholing in defensief rijden binnen een bepaalde periode – 1 à 1,5 jaar – na het behalen van het rijbewijs. Waarom zegt u dat? Dit is trouwens ook in het wetsvoorstel van de heer Van Campenhout gemotiveerd en hij heeft daarin gelijk. Ik pleit er ook al jaren voor. Alvorens men bepaalde technieken van defensief rijden of anticipatief rijden onder de knie kan krijgen, moet men al wat kilometers gedaan hebben en moet men al wat automatismen hebben. Er moet een bepaalde periode tussen zijn. Het enige wat ik nu vraag, is dat wij in de wet het principe opnemen dat in die tussenperiode de Koning bepaalde beperkingen kan opleggen. Iemand die zijn rijbewijs haalt, moet eerst wat automatismen hebben en dan moet hij nog eens terugkomen voor een bijscholing in defensief rijden. Het is toch logisch dat die persoon tussenin geacht wordt minder vertrouwd te zijn met het verkeer en risicovollere verkeersmanoeuvres gaat uithalen. Dat is toch de logica van mijn verhaal. Als er wetenschappelijk onderzoek is dat aantoonde dat er beter bepaalde beperkingen worden opgelegd – ik heb een paar voorbeelden gegeven uit het buitenland zonder mij daarover uit te spreken – dan stel ik voor om dat in dit wetsontwerp op te nemen. De minister kan dan de kans krijgen om samen met de wetenschappelijke onderzoekers, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en de universiteiten te bekijken of het verantwoord is om in die tussenperiode bepaalde beperkingen op te leggen. Wij willen niet onpopulair zijn of betuttelend en paternalistisch optreden ten aanzien van de jongeren. Neen, de cijfers tonen nu eenmaal aan dat in de groep van dodelijke verkeersslachtoffers en zwaargewonden er een oververtegenwoordiging is van nieuwe chauffeurs die dan meestal jong zijn maar dat is nu eenmaal zo.

01.18 Bart Somers (VLD): Ik ben het daarmee oneens omdat men mensen gaat benaderen als een groep. U bent het met mij eens dat het overgrote deel van de jongeren, zelfs zij die nog maar net hun rijbewijs hebben gehaald, voorzichtige en verantwoordelijke chauffeurs zijn. Het overgrote deel van de jonge mensen die gebruiken vandaag hun wagen op een verantwoorde wijze. U zegt dat uit statistische gegevens blijkt dat die groep in zijn totaliteit gevaarlijker blijkt te zijn waardoor we die groep in bescherming moeten nemen. Mijnheer Ansoms, als u die redenering op andere maatschappelijke domeinen doortrekt dan zou u verbazend dicht bij verhalen kunnen komen die de collega's rechts van u vertellen over andere maatschappelijke problemen. Ik zou met zo een redenering toch opletten dat u op basis van statistisch materiaal waardoor een bepaalde groep wat meer in beeld komt, niet alle leden van die groep

01.17 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.

01.18 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.

gaat bestraffen. Ik vind dat geen goede zaak.

U heeft mij daarstraks het verhaal over jongeren die soms aan drugs- en alcoholmisbruik doen. Ik moet u zeggen dat ik toch ook heel wat dertigers, veertigers, vijftigers en zestigers ken die op bepaalde momenten onverantwoord van het werk, het halfrond, een partijvergadering, de voetbal of waar dan ook, in aangenaam gezelschap, zich goed amuserend; nog eens lekker gaan eten in een restaurant of een dansje gaan wagen in een discotheek en dan in die ambiance naar huis rijden. U gaat zeggen dat de statistische kans dat er iets gebeurt kleiner is, misschien maar de helft.

Dat is dan inderdaad maar een half procent, terwijl dat bij jongeren een procent is, ofwel gaat het om twee procent versus 3 procent bij de jongeren. Dan blijft er nog altijd het overgrote deel van de jongeren dat op een correcte en goede manier aan het rijden is. Ik denk dat we, om die jongeren te beschermen, dat niet mogen doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms vraagt het woord.

01.19 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer Somers, u maakt er een karikatuur van. Ik heb al herhaaldelijk gezegd dat ik niet de man ben die een beschuldigende vinger uitsteek naar de jongeren als het over alcohol gaat. Ik weet perfect dat de echte zware drinkers in andere leeftijdscategorieën zitten. Dat heb ik bij herhaling al gezegd en dat blijf ik nu ook zeggen.

Er is nu eenmaal de realiteit. Ik heb geprobeerd het zo objectief en zo rustig mogelijk te zeggen. Ik heb kinderen in die leeftijdscategorie die pas hun rijbewijs gehaald hebben. Ik heb kunnen zien hoe onbeholpen zij de eerste duizend, tweeduizend, drieduizend kilometer rijden. Overall, in alle landen waar er een voortgezette opleiding bestaat – met eerste opleiding en een voortgezette opleiding na een tussenperiode –, doet men iets met die tussenperiode. Anders moet men niet voorzien in een tussenperiode. Dat is het enige wat ik zeg. Ik ben niet de man met het vingertje die gaat zeggen dat men nu dit of dat moet doen. Ik stel alleen maar iets vast. Ik geef het voorbeeld van de passagiers. Als 8% van de jongere passagiers onder de 25 jaar zijn en ze vormen tot 25% van de verkeersdoden en de zwaargewonden, dan gebiedt de objectiviteit u te zeggen dat daar iets mis is. Dan zou het misschien wijs zijn om aan jonge mensen te zeggen: "Ik kan goed begrijpen dat je samen met het lief, een vriend of vriendin uitrijdt of samen met een makker naar het werk rijdt, dat is geen probleem, maar neem in de tussenperiode, alsjeblieft, niet drie of vier jonge mensen achteraan in de auto". Als er zo'n verbod zou bestaan, dan zou men dus mensenlevens kunnen redden. Meer vraag ik dus niet. Dan zou men mensenlevens kunnen redden.

01.20 Bart Somers (VLD): Ik denk, mijnheer Ansoms, dat we hier van mening verschillen. Dat hoort zo in een parlementair halfrond. Ik kan me alleen maar inbeelden dat, terwijl men nu met een wagen met vier mensen erin van bijvoorbeeld Mechelen naar discotheek Carré in Willebroek rijdt, in uw verhaal de kans zeer groot is dat de drie anderen ook de wagen van pa of ma moeten vragen om in colonne daarheen te rijden. Het gevaar is groot dat, indien men alleen onverantwoord rijdt, men dat ook doet met vier in de wagen en

01.19 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.

01.20 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.

koers en rodeo gaat rijden. Ik denk, mijnheer Ansoms, dat uw bekommernis terecht is. Maar bestraffend optreden ten aanzien van jongeren lijkt mij geen goede piste.

Ik besluit, mevrouw de minister, collega's. Ik denk dat het wetsontwerp een belangrijk wetsontwerp is, omdat het over een belangrijk maatschappelijk probleem gaat. We beseffen dat de hefbomen om dat probleem aan te pakken, zeker niet alleen hier in het halfroond te vinden zijn. Het probleem vraagt een geïntegreerd beleid van alle actoren, zowel de publieke als de private. Ik kan namens mijn fractie zeggen dat wij in heel wat van de elementen van het ontwerp ons echt enthousiast terug kunnen vinden. Op een zeker moment zagen we inderdaad ietwat bezorgd naar een evolutie van sommige aspecten van de tekst, maar door het antwoord van mevrouw de minister werden wij gerustgesteld. Ik hoop, mevrouw de minister – daar zou ik toch sterk op willen aandringen – dat, wanneer het ontwerp van koninklijk besluit met betrekking tot de indeling in de vier categorieën klaar is, het in de bevoegde commissie ter bespreking wordt gelegd en dat we daarover een goed open en transparant debat kunnen voeren.

01.21 François Bellot (MR): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, en Belgique, on considère que 300.000 personnes ne sont pas confrontées quotidiennement aux problèmes de sécurité. Cela voudrait dire que 9.700.000 personnes sont, quotidiennement, directement confrontées à des problèmes de sécurité, que ce soit dans les déplacements piétons, dans les déplacements routiers ou en transport en commun. Mais, quel que soit l'endroit, les personnes sont confrontées à des aspects liés à la sécurité routière. Je pense que chacun d'entre nous a aussi été confronté, à un moment de sa vie, à un problème de sécurité routière, aux effets d'accidents sur un proche, un parent, une connaissance, bref, nous sommes tous interpellés par cette problématique relativement importante. J'ai d'ailleurs observé qu'en commission, il n'y avait pas nécessairement un rapport majorité/opposition sur le constat, tout un chacun étant conscient des efforts à consentir.

Je voudrais rappeler quelques chiffres. En 2000, il y a eu 1.470 tués, 8.947 blessés graves, 58.000 blessés légers. Tel était le bilan humain de l'insécurité routière en Belgique. Il faut tout de même observer que des efforts importants ont été faits puisqu'on estime que le nombre de tués par kilomètre/voyageur représente 25% du nombre de 1972, mais c'est encore beaucoup trop. Si, en 1972, on place à l'indice 100 le nombre de véhicules/kilomètre, on est aujourd'hui à 280, c'est-à-dire 2,8 fois plus, et le nombre total de victimes est aujourd'hui de 65 si l'indice était de 100 en 1972. Cela montre qu'un certain chemin a déjà été parcouru. Mais tant qu'il y aura encore un mort sur les routes, sans doute sera-ce encore un mort en trop. Même si les chiffres de 2001 ne sont que provisoires aujourd'hui, on constate une légère baisse du nombre d'accidents dans notre pays. Il n'en demeure pas moins que nous sommes à 13,7 tués pour 100.000 habitants, alors que la moyenne européenne est de 11,1.

Dans le livre blanc de septembre 2001, intitulé "La Politique européenne des Transports à l'horizon 2010, l'heure des choix", la Commission européenne a réagi en fixant, comme objectif de

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.

01.21 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.

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

l'Union, de réduire de moitié, d'ici 2010, le nombre de tués sur les routes européennes. Si la Belgique atteignait cet objectif, il n'y aurait plus que deux tués par jour sur nos routes, alors que nous sommes à quatre aujourd'hui, ce qui est, vous en conviendrez, encore beaucoup trop.

Pour réduire le nombre d'accidents, l'action la plus efficace serait celle qui vise la modification du comportement du conducteur. Cette action peut prendre différentes formes, selon qu'elle se veut préventive ou répressive. Une action préventive ne peut avoir d'effets durables que pour autant qu'elle s'inscrive dans la continuité. Dès la formation à la conduite et ensuite, au cours de la vie d'un automobiliste, les conseils de prévention doivent être rappelés, tout particulièrement à la suite d'une infraction ou d'un accident.

Cette approche préventive se retrouve partiellement dans le projet du gouvernement. Force est de constater, toutefois, que la tendance dominante du projet reste l'aspect répressif. Le remplacement des peines de prison par des périodes de déchéance du droit de permis de conduire est un point positif à souligner. La priorité a été mise sur une aide substantielle des amendes pénales. N'oublions pas que les amendes mentionnées dans le projet doivent être multipliées par 5,5 en ce qui concerne les amendes pénales. L'amende transactionnelle minimale, quant à elle, est fixée à 50 euros et ne sera pas, je le rappelle, multipliée par l'additionnel. L'arrêté ministériel fixera sans doute la grille à destination des procureurs généraux.

La répression des infractions se veut également plus efficace. C'est pourquoi la procédure actuelle de l'amende dite transactionnelle est automatisée dans certaines circonstances. La nouvelle procédure, dans laquelle certains ont voulu voir un système d'amendes administratives, présente l'avantage de pouvoir percevoir plus efficacement un plus grand nombre d'amendes. C'est du moins ce que prévoit le texte de loi. Il est en effet anormal d'observer qu'en fonction des parquets et des tribunaux de police, le pourcentage d'infractions constatées qui faisaient l'objet d'un recouvrement, variait de 17 à 38%.

Qu'en sera-t-il dans la pratique de l'exécution de cette loi? Quels sont les moyens matériels, humains et financiers qui seront mis à la disposition des parquets, dans la perspective de l'application de la procédure? Si l'on se souvient de la loi sur le permis à points, restée lettre morte, tout d'abord pour des raisons liées au manque d'informatisation des services et ensuite par manque de volonté politique, le risque est grand de voir la nouvelle loi rangée au rayon des grands travaux législatifs, si les moyens budgétaires et humains ne suivent pas.

En terme de réduction du nombre d'accidents de la route, il ne faut évidemment pas compter sur l'effet dissuasif de la loi par le seul fait de la publication au "Moniteur belge", même si tout conducteur connaîtra alors le nouveau tarif des amendes transactionnelles: de 50 à 1.375 euros pour une infraction ordinaire, de 50 à 2.750 pour une infraction grave, selon le degré de gravité. En cas de récidive dans l'année, le tarif de l'infraction grave passera de 100 euros à 5.500 euros. Le niveau de ces amendes pourrait faire croire à certains conducteurs que les infractions graves ne les concerneront jamais, tant par leur niveau élevé que par la simple probabilité de se

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

faire contrôler. A noter que le projet de loi permet au juge de prononcer une peine d'amende inférieure au niveau légal si le prévenu apporte la preuve de sa situation financière précaire.

Au projet de loi étaient jointes dix-huit propositions de loi. On croyait avoir affaire d'ailleurs à une loi-programme version 2002. La proposition jointe que j'avais déposée avec Daniel Bacquelaine me tenait particulièrement à cœur, parce qu'elle visait à permettre aux représentants du parquet de proposer à un jeune conducteur qui avait commis une infraction de consacrer l'équivalent du montant de l'amende à une formation spécifique en matière de sécurité routière.

Cette mesure alternative aurait pu s'insérer dans un dispositif légal axé sur la prévention. À regret, j'ai constaté que l'action répressive était privilégiée, avec une impossibilité d'établir des mesures alternatives, en tout cas au premier degré. En d'autres mots, la mesure alternative ne peut intervenir lors de la première infraction du conducteur, mais seulement lors de la récidive alors que cette mesure alternative aurait précisément permis d'éviter la récidive. Face à ce genre de prises de position, quelques esprits critiques pourraient conclure que l'économie générale du projet est avant tout d'ordre financier, sachant qu'une partie des amendes récoltées serait affectée au financement des zones de police qui s'engagent dans des programmes de sécurité routière. J'avoue que l'attitude qui s'oppose à des propositions privilégiant une approche pédagogique de la modification du comportement des conducteurs est de nature à renforcer la conviction de ceux qui ne verront dans ce projet de loi qu'un dispositif de financement alternatif des zones de police.

Je voudrais à présent vous lire un document indiquant que la problématique commence dès la formation. "La formation à la conduite est à l'heure actuelle tout à fait insuffisante", dit un expert. "Elle est trop courte, on peut dire qu'elle est trop chère. L'obtention du permis pour une moto est proportionnellement beaucoup plus difficile. Une réforme de la formation à la conduite et l'introduction d'un permis en différentes étapes pourraient assurément avoir un impact favorable sur la sécurité routière. Une approche positive avec une participation progressive à la circulation est préférable à une approche négative au moyen de sanctions, ainsi que le prévoit le permis à points."

Dans ce même texte, on aborde la différence d'approche dans la formation des femmes et des jeunes hommes. On montre la différence fondamentale qui existe, en disant notamment que pour une femme, ce qui est important au moment du choix de la voiture, ce sont des considérations pratiques intérieures et des choix esthétiques, alors que pour les jeunes hommes, c'est tout à fait différent. On indique notamment que "les jeunes hommes qui viennent de trouver un travail consacrent une grande part de leurs revenus à leur véhicule. Certaines marques en tiennent d'ailleurs compte dans leur gamme et cela marche. Parfois, les choses vont même un peu trop loin. Une petite voiture avec un moteur de 130 chevaux sous le capot, ce genre de petite bombe soulève des interrogations. Les autorités devraient peut-être envisager de n'autoriser qu'une puissance limitée pendant quelques années pour les conducteurs débutants." Et de poursuivre: "Il y a peu de chances qu'une amende aboutisse dans le chef du conducteur à une meilleure perception de ses responsabilités en matière de sécurité routière.

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 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 verkiezen 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

C'est la raison pour laquelle nous devons nous engager dans la voie de la répression éducative. Cela reste une peine, mais avec une alternative, nous nous trouvons au carrefour de la répression et de la prévention. L'objectif est également de prévenir la récidive et cela fonctionne."

van de openbare wegen hebben kunnen doen een fonds op te richten voor de verkeersveiligheid? Dat lijkt mij een interessante piste te zijn.

Ensuite, il est indiqué que, dans une étude internationale sur les attitudes sociales des jeunes conducteurs, les constatations sont les suivantes: les jeunes conducteurs sont moins préoccupés par la problématique des accidents que le conducteur moyen. Ils sont favorables à une amélioration de l'enseignement de la conduite mais non au renforcement des sanctions. Les jeunes sont globalement moins respectueux du code de la route que leurs aînés et négligent plus souvent de boucler la ceinture de sécurité. Ils attachent beaucoup d'importance à la vitesse et aux performances.

Dans une autre étude sur les jeunes face aux risques routiers, menée pour le compte du gouvernement français, on distingue cinq groupes de jeunes:

1. Les jeunes sans problèmes, qui heureusement représentent la majorité: 36%;
2. Ceux qui contrôlent et qui se contrôlent: 30%;
3. Ceux qui sont mal dans leur peau: 17%;
4. Les déstabilisés: 6%;
5. Les hédonistes: 11%.

Les jeunes des trois premiers groupes peuvent parfaitement être touchés par une campagne de prévention reposant sur la responsabilisation individuelle. Pour les autres, mieux vaut prévoir des actions éducatives globales, la proximité et la sanction.

Toutes les mises en garde formulées à l'égard des jeunes ont-elles un sens? En effet, – dit la sociologue – nous entendons souvent les jeunes dire que les risques de se faire "pincer" sont globalement très minimes. Elle conclut en disant que la complémentarité entre les campagnes de communication sur la sécurité routière et les contrôles de police est à cet égard très importante. Les premières visent un effet à long terme, les autres à court terme. C'est pourquoi, il est primordial que, comme le gouvernement l'a prévu, le nombre de contrôles soit systématiquement accru dans les prochaines années.

L'implication des zones de police est indispensable dans la mise en œuvre du nouveau dispositif légal, mais les retombées financières espérées ne doivent pas devenir la première motivation du renforcement des contrôles. L'action préventive des forces de police doit être considérée comme prioritaire dans les plans zonaux de sécurité, comme c'est d'ailleurs souvent le cas. Le montant des futures amendes pénales est connu. On ignore cependant quelles sont les infractions qui figureront dans les nouvelles catégories d'infractions graves.

Le Conseil d'Etat avait critiqué le caractère trop large de l'habilitation au Roi et recommandait que la loi définisse les critères selon lesquels les infractions seraient réparties dans les différentes catégories.

Mme la ministre a communiqué à la commission de l'Infrastructure

une liste de critères permettant de définir les catégories d'infractions. La sécurité juridique aurait voulu que ces critères soient inscrits dans la loi. Il faudra seulement se contenter d'une mention dans les annexes au rapport, Mme la ministre préférant faire confiance au Roi.

L'annexe du rapport est une réponse partielle mais risque toutefois de semer le trouble puisque toutes les infractions de stationnement, le non-port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du GSM au volant sont toujours repris comme infraction grave de premier degré, alors que Mme la ministre avait clairement rejeté cette possibilité lors des débats en commission.

Pour éviter tout malentendu, je demanderai donc à Mme la ministre de confirmer devant notre assemblée que les infractions légères de stationnement, le non-port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du GSM au volant demeureront des infractions ordinaires.

Je voudrais dire à M. Ansoms que je n'ai jamais indiqué que je considérais les infractions en matière de stationnement comme étant toutes légères. Il faut toutefois distinguer les stationnements illégaux sur le passage piétons ou sur les trottoirs, des stationnements sur des aires de livraison. Dans le dernier des cas, cela gêne simplement le conducteur du véhicule qui doit livrer mais cela n'entrave pas la circulation des voitures ou des piétons.

En marge du projet de sécurité routière, un débat nouveau, suscité d'ailleurs par certains membres de cette assemblée, est apparu dans la presse. Il porte sur la question de savoir s'il faut oui ou non interdire de fumer au volant. Rappelons d'abord comment cette question est apparue. Jusqu'au 1^{er} juillet 2000, tout conducteur était tenu à une obligation générale de prudence. Tout conducteur doit être en état de conduire, être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et avoir le contrôle du véhicule qu'il conduit.

A partir de cette date, cette obligation générale a été complétée par une interdiction d'utiliser un téléphone portable en conduisant. Cet ajout qui définit une interdiction spécifique est de nature à affaiblir l'obligation de contrôle permanent du véhicule pour le conducteur. Certains conducteurs pourraient même estimer, à tort, que seul l'usage du gsm au volant est interdit. Le conducteur qui fume en conduisant réduit sa maîtrise du véhicule puisque ses mains ne sont pas, à 100%, utilisées pour la conduite.

Dans une démarche de prévention des accidents de la circulation routière, tout comportement qui distrait ou déconcentre le conducteur doit être considéré comme une aggravation du risque lié à la conduite.

A la différence de l'influence de l'utilisation du gsm au volant, il existe peu d'études consacrées à l'effet de la fumée sur la vigilance du conducteur et sa capacité à maîtriser son véhicule. Néanmoins, des spécialistes de la sécurité routière reconnaissent l'augmentation du nombre d'infractions ou d'accidents chez les fumeurs. Quelle conclusion peut-on en tirer? Interdire la cigarette au volant comme à Chypre? Octroyer une réduction de prime d'assurance auto aux non-fumeurs comme au Royaume-Uni ou se réfugier derrière le principe

de la liberté individuelle comme le fait le gouvernement par le biais de la ministre des Transports en charge de la sécurité routière?

Nous sommes évidemment d'accord pour défendre la liberté individuelle qui, comme toute autre liberté, a pour limite la liberté de l'autre. Si l'on se contente d'invoquer la liberté individuelle pour ne pas examiner les risques objectifs de la fumée au volant, comment peut-on justifier que la consommation d'alcool d'un conducteur soit limitée par la loi et sanctionnée en cas d'abus ou que des limitations de vitesse soient imposées au conducteur ou encore que des usagers de la route soient obligés de rouler à droite?

En matière de sécurité routière, comme dans d'autres domaines, une approche globale de la question s'impose. Ne pas oser s'interroger sur les risques liés au tabagisme du conducteur relève de la politique de l'autruche. Les défenseurs de la sécurité routière ne peuvent se contenter d'une approche sélective des risques. L'avenir nous dira si nous avons eu tort ou raison d'avoir raison trop tôt et de bousculer les idées, voire les tabous, à l'occasion de ce débat sur la sécurité routière. N'oublions pas qu'il a fallu attendre 1999 pour que la conduite sous l'influence de drogues soit légalement poursuivie. Fumer ou conduire, à vous de choisir, madame la ministre!

En ce qui nous concerne, nous sommes favorables à l'organisation d'une campagne de prévention informant des risques liés à la cigarette au volant. Mieux vaut prévenir, nous semble-t-il, dans cette matière que sévir.

Nous sommes très favorables aux actions de prévention et de sensibilisation plutôt qu'à la multiplication d'interdictions qui occultent les vrais débats.

Avant de conclure, je voudrais vous dire que, en ma qualité d'ingénieur au ministère des Travaux publics pendant plus de dix années, j'ai œuvré, pour des raisons professionnelles, à présider la commission de Sécurité routière de la province de Namur et de Luxembourg. Confrontés à de nombreux problèmes en matière d'infrastructures, même si cela échappe toujours ou encore au fédéral, je pense que vous devriez prendre une initiative par rapport aux Régions. J'observe que des initiatives importantes sont prises tant en Flandre qu'à Bruxelles et en Wallonie, parfois en ordre dispersé, indépendance et autonomie obligent, et que chacun aurait intérêt à tirer profit des expériences menées. A cet égard, selon des estimations, je peux vous dire que la réalisation de 47 ronds-points giratoires en Wallonie au cours des 8 dernières années a épargné des accidents graves à plus de 250 personnes, 250 victimes dont on a pu éviter les conséquences sociales et humaines.

En cette matière, il faut innover. Faut-il éventuellement faire comme en Angleterre: solliciter de la part des compagnies d'assurances la constitution d'un fonds de sécurité routière alimenté par les économies que les compagnies d'assurances font sur les accidents qui sont évités par la modernisation et l'agencement différent des voies publiques? Par exemple, il faut savoir qu'en Angleterre, un tiers des ronds-points a été financé par les compagnies d'assurances.

Au départ, il faut constituer un fonds. Devrait-il être constitué par les pouvoirs publics et ensuite être alimenté par la réduction des

indemnisations des accidents graves par les compagnies d'assurances? Je ne voudrais pas me lancer dans ce débat mais il me paraît qu'il faut aussi pouvoir bénéficier de cette expérience intéressante, menée depuis plus de trente-cinq ans maintenant au Royaume-Uni. Des personnes pourraient utilement éclairer notre gouvernement, à l'instar d'un exposé qui a été fait récemment par des experts anglais, à la fois en Allemagne et en France et dont la presse a d'ailleurs largement fait l'écho.

Je vous remercie.

01.22 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, personnellement, les discussions à propos de la sécurité routière m'ont apporté beaucoup. Je pense que, comme bon nombre de citoyens, je n'avais pas suffisamment pris conscience du nombre de personnes victimes d'accidents.

Je continue à prétendre que l'automobile est un instrument qui permet d'être plus autonome. D'ailleurs, beaucoup de députés roulent énormément. En ce qui me concerne, je suis très prudent, certainement pas encore assez.

Les conducteurs doivent encore être davantage sensibilisés, alertés, responsabilisés. Le projet de loi va dans ce sens et c'est essentiel.

Beaucoup d'orientations définies avec le projet seront précisées par arrêté royal. Il s'agira donc de pratiquer la juste mesure.

Je l'ai déjà dit à propos de la note de politique générale, il n'est pas question d'imposer des inconvénients volontairement avec comme objectif le découragement de l'automobiliste. Je pense notamment aux restrictions qui concernent le parking, les bandes de circulation, les limitations de vitesse mal adaptées. Ces restrictions doivent correspondre à un réel besoin. Il doit y avoir infraction quand il y a nuisance. Mais il faut absolument protéger les usagers faibles.

Revenons au texte proprement dit du projet de loi. Globalement, l'orientation prise correspond aux objectifs définis par le parti socialiste. Une action résolue en matière de contrôle, de catégorisation, de traitement différencié des infractions, de formation à la conduite, cela nous convient parfaitement.

Les modifications qui concernent l'application des peines correspondent également à nos orientations: sanctions plus sévères pour les accidents avec lésions, élargissement des peines de déchéance obligatoire, pas de sursis total pour les peines de déchéance, mais aussi la suppression de la plupart des peines de prison.

Enfin, le fait que le juge puisse descendre en dessous du seuil minimum des peines d'amendes en fonction d'une situation financière précaire, c'est pour nous un élément essentiel. Nous préconisons cette orientation de longue date; notre collègue Thierry Giet avait, en son temps, déposé un projet de loi à ce propos.

Le pouvoir communal est directement sensibilisé, plus directement concerné, c'est une orientation qui nous convient également. Comme nous avons beaucoup de municipalistes parmi les députés, je détaille

01.22 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.

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,

un peu cet aspect.

Premièrement, dans le domaine des règlements complémentaires communaux, l'approbation préalable par le ministre des Communications n'est plus nécessaire. Nous avons, par ailleurs, grandement discuté des articles 1 à 4 en commission. Le problème de la coordination entre communes est évidemment essentiel. L'amendement en quatre lignes à l'article 2 apporte une réponse utile. Le fait d'informer les communes voisines est tout à fait nécessaire.

Deuxièmement, en ce qui concerne la décriminalisation de certaines infractions de stationnement, non gênant et non dangereux, de nouveau, la commune est concernée. Nous sommes dans le domaine du rapport contractuel et de la redevance. Cette nouvelle manière de faire est largement approuvée. Notre parti avait également fait des propositions dans le domaine des incivilités. Il avait également évoqué la possibilité de faire intervenir des auxiliaires de police, auxiliaires dont il faudra clairement définir les possibilités d'action par ailleurs. Je ne parle pas ici des sociétés privées qui pourront, dorénavant, intervenir dans l'un ou l'autre domaine, car c'est une autre affaire.

Troisièmement, à propos du fonds des amendes, le système prévoit donc la signature d'une convention entre l'autorité fédérale et les zones de police. Il s'agit donc de structurer une démarche en fonction d'objectifs précis. C'est intéressant dans la mesure où on amène les zones de police, donc les autorités communales, à développer une politique de sécurité routière. Personnellement, je suis toujours un peu méfiant par rapport à ce genre de mécanisme. En fait, il s'agit quand même d'une ristourne octroyée au verbalisant en fonction des amendes qu'il récolte. Il faut mesurer le risque, mais c'est aussi un mécanisme à la mode. C'est dans l'air du temps. On pourrait même dire: "I want my money back", comme le disait quelqu'un de célèbre.

Un élément essentiel du projet de loi est donc bien la catégorisation des infractions. A cet égard, je rends la ministre attentive au passage que je vais exprimer maintenant, parce que, je l'ai dit sincèrement, la réponse que vous avez faite tout à l'heure m'a paru plus claire que ce que j'avais cru percevoir auparavant. Il s'agit donc de l'article 6. De nombreux échanges d'informations entre groupes politiques ont nourri le débat. Je vous dis maintenant ce que je pensais en entrant ici. Il faut que j'exprime les choses différemment, mais il faut pour cela que j'exprime mon sentiment initial. A de nombreuses reprises, j'ai émis un avis tranché à ce propos et je disais "personnellement, je pense que le niveau minimum des amendes relatives aux infractions graves de premier degré est trop élevé." Je l'avais mentionné à plusieurs reprises. Mais je suis minoritaire à ce propos au sein de la majorité et j'ai l'habitude de pratiquer scrupuleusement la discipline de groupe, ligne de conduite qui fait partie de la tradition socialiste. J'ai essayé de convaincre sans succès; je me rallie donc à l'avis de la "majorité dans la majorité".

Au travers des discussions que nous avons eues dans cet hémicycle et au travers des conversations que j'ai eues à la buvette avec l'un ou l'autre membre, il me semblait que l'amende de 50 €, non suivie de l'effet multiplicateur, apparaissait de manière explicite à l'article 31. Or, on a presque toujours automatiquement lié cette somme à

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 genoegte 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 informatiecampagne 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 aanvullende 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,

l'idée d'enregistrement automatique de l'infraction. Dans la réponse que vous avez faite à M. Bellot, il est bien clair que ce n'est pas le cas. Vous confirmerez sans doute tout à l'heure le fait qu'à l'intérieur de tout ce qui sera énoncé pour les infractions graves de premier degré, pour autant que l'infraction soit traitée sur le mode de la transaction, la somme minimum énoncée n'est pas soumise à l'effet multiplicateur des centimes additionnels.

Cela change absolument tout parce qu'à ce moment-là, la revendication que j'émettais au départ, et qui correspondait d'ailleurs éventuellement à ce qui était à l'origine des textes déposés, trouve réponse dans l'interprétation qu'on a faite de manière claire aujourd'hui.

J'allais dire "pour quand même adoucir les choses", mais je retire le "quand même", des infractions seront normalement retirées de la liste des infractions graves de premier degré, mais ce sera toujours le cas: l'utilisation du GSM, la ceinture de sécurité non attachée et certains cas de parking non autorisé ne présentant pas trop d'inconvénients. Là aussi, il faudra probablement être clair car il s'agit de savoir ce qui restera dans les catégories graves de premier degré et ce qui va tomber dans les infractions ordinaires. A ce propos, plusieurs députés de mon groupe – mais je suis persuadé que cela a aussi été le cas au sein d'autres groupes politiques – ont été interpellés par des associations de handicapés. J'attire précisément votre attention là-dessus, ils demandent de façon tout à fait explicite que le parking sur des emplacements qui leur sont réservés continue à figurer dans la liste des infractions graves de premier degré. Je suis persuadé que vous me donnerez une réponse favorable à ce propos.

Concernant les trois éléments qu'on retire des infractions graves de premier degré – et je rejoins ce que M. Bellot a dit tout à l'heure – Mme la ministre a fait une déclaration très explicite. Nous ne doutons évidemment pas du respect de la parole donnée. Dans l'ensemble, nous constatons donc qu'il y a une amélioration et nous en prenons acte.

Pour le projet de loi dans son ensemble, j'ai relevé cinq éléments sur lesquels il y a vraiment unanimité. Cinq éléments qui demandent peut-être des précisions pour terminer sur l'idée de complémentarité et de synergie entre tous les partenaires qui doivent mettre ce projet en œuvre quand il sera devenu une loi.

Le premier élément concerne la prise de conscience. Psychologiquement, le projet de loi active des ressorts qui amènent une prise de conscience. Il ne s'agit pas de dissuader par la peur, mais le fait de se déplacer dans un ensemble explicitement sous contrôle aide à la prise de conscience. Par ailleurs, les perspectives de formation continuée ajoutent une note positive.

Le deuxième élément concerne le plan national de sécurité. Le (ou la) ministre de la Mobilité et des Transports sera systématiquement consulté(e) dans le cadre de la confection du plan national de sécurité, du moins en ce qui concerne les matières qui relèvent de sa compétence. C'est un élément positif. Il y a une espèce de synergie puisque le ministre de l'Intérieur sera également habilité à rédiger des directives contraignantes à l'attention des zones de police. Je dis

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

des choses qui peuvent paraître un peu générales mais ce n'est pas tout de faire une loi. Pour qu'elle ait des effets, il faut véritablement qu'il y ait un consensus autour d'elle pour la mettre en route. Sinon, pondre des lois ne sert à rien, il y en a des kilomètres qui n'ont jamais été appliquées. Le problème est donc de voir tout ce qu'on a mis autour de cela, au niveau des conditions, pour que cela devienne une loi qui soit pratiquée puisque soutenue par tout le monde, y compris par les appareils qui doivent contrôler les choses.

Le troisième élément concerne une campagne d'information. Dans ses commentaires, Mme la ministre insiste sur le fait qu'une campagne d'information du public sera mise en œuvre. C'est, à mon avis, un préalable.

En effet, le niveau des amendes est élevé dans certains cas. L'idéal serait que le citoyen bien informé, sensibilisé, ne commette plus d'infraction. Cela réglerait le problème du niveau des amendes, cela ne réglerait peut-être pas le problème des zones de police. Il faut donc absolument une campagne d'information.

Le quatrième élément, que d'autres ont également évoqué, est le nombre de contrôles. Par ailleurs, et c'est l'histoire de la carotte et du bâton, il doit également y avoir un accroissement du nombre de contrôles, en espérant qu'ils cibleront prioritairement les comportements dangereux. La simple annonce de la mise sur pied de ce dispositif doit constituer un élément dissuasif. Il faut donc absolument élaborer une stratégie de communication pour mettre cette loi en œuvre. Tous les partenaires, et principalement les automobilistes, doivent se sentir concernés.

Le cinquième élément, toujours à propos du consensus, est le fait que nous avons défini un objectif précis: diminuer de moitié le nombre de décès dus à un accident de la route d'ici 2010. La stratégie qui définit le but en termes de comportements observables, je m'y connais un peu, c'était mon métier au préalable. Je n'insisterai pas trop mais il est rare qu'on obtienne un résultat de 100% quand on applique la pédagogie par objectifs mais nous devons quand même essayer de nous en rapprocher.

Je vous disais que j'avais relevé cinq éléments au sujet desquels il faudrait peut-être apporter des précisions, préciser pour tout le monde y compris pour nous parce qu'on se rend compte au travers des discussions qu'il n'est pas évident que les députés sachent tout. À propos des nomenclatures, et plus particulièrement à propos de la catégorisation, je répète ce que d'autres collègues ont déjà dit: nous avons reçu en commission des nomenclatures reprenant soit des critères de dangerosité, soit des listes de comportements. Il faudra absolument faire en sorte que cette structure soit explicite pour les usagers concernés. Il faudra expliciter, il faudra expliquer parce que si ce n'est pas clair pour nous qui en discutons depuis près de 50 heures, cela ne l'est certainement pas non plus pour les usagers. On rejoint donc l'idée d'une stratégie de communication.

Deuxième point: à propos des peines alternatives, le dispositif que nous mettons sur pied s'appuie notamment sur la déchéance du droit de conduire mais par ailleurs, la perspective des peines alternatives est également développée. À cet égard, même pour la personne très intéressée, ce n'est pas nécessairement limpide. Le dispositif doit

prendre place dans un cadre plus général. On a même renvoyé certains points à la commission de la Justice. Mme la ministre fait d'ailleurs référence à la loi du 17 avril 2002 instaurant la peine de travail comme peine autonome en matières correctionnelle et de police, loi qui est d'application à propos des infractions au Code de la route. Somme toute, il existe déjà toute une série de possibilités en matière de sécurité routière. Là aussi, il faut rendre les choses bien explicites.

Dans le domaine de la formation à la conduite, des précisions doivent également être apportées. Tout le domaine doit également être précisé: rôle de l'auto-école, les modalités qui concernent les cours de perfectionnement, le tout dans une perspective de permis par étapes – qui n'est pas nécessairement compris par tout le monde non plus, tenant compte de ceux qui ont leur permis depuis moins de cinq ans ou plus de cinq ans, ce n'est vraiment pas simple et tenant compte également du coût des formations continuées.

Quatrième point: il faut voir clair pour décider et certains collègues ont également parlé de cet aspect. À propos de l'outil statistique, tout le monde se plaint, tous les spécialistes dans tous les domaines. En Belgique, on n'est vraiment pas bien outillé dans ce domaine. C'est particulièrement vrai en ce qui concerne la sécurité routière, compte tenu du fait que provisoirement, la réforme des polices n'arrange peut-être pas les choses, notamment dans la collecte des données.

J'emploierai également un terme à la mode, je parlerai "d'effet pervers" – en son temps, il faudra s'en souvenir – car demain, si nous avons un outil statistique performant, le nombre d'accidents répertoriés augmentera automatiquement et nous devons en tenir compte.

Le cinquième et dernier élément concerne le port de la ceinture de sécurité. Nous avons très longuement échangé nos arguments sur cet aspect en commission. Faut-il faire une différence entre la situation dans laquelle on se met soi-même en danger et celle où l'on met ses enfants en danger? Ne va-t-on pas donner un signe négatif si l'on commence à faire des différences? A partir du moment où l'on différencie ceintures de sécurité pour soi-même ou pour ses enfants, pourquoi ne pas faire la différence entre port de la ceinture en ville et sur les routes, à telle vitesse ou à telle autre, etc.? C'est donc un problème sur lequel nous devons encore réfléchir. J'insiste malgré le fait que Mme la ministre a déjà confirmé qu'elle allait réfléchir à ce dossier mais il faut bien penser aux conséquences et je cite cet élément en tant qu'exemple.

Dernière chose. Puisque je parlais de consensus d'une part, de choses à préciser d'autre part, je termine avec l'idée de complémentarité. En matière de sécurité routière – et Mme la ministre l'explique bien dans les différentes notes qu'elle a déposées –, le fédéral n'intervient pas seul. La Région est compétente à propos de l'infrastructure; l'Europe est compétente à propos des exigences relatives aux véhicules. Dès la lecture des quatre premiers articles du projet, nous nous sommes rendus compte de cette difficulté; nous y avons pratiquement consacré une demi-journée, pour savoir qui était responsable de quoi. De nombreux intervenants, bourgmestres principalement, attirent l'attention sur la responsabilité des polices locales; 90% des victimes de la circulation relèvent d'ailleurs de leur

contrôle.

Suite à une question d'un député de l'opposition, Mme la ministre reconnaît le fait que sa possibilité d'action n'est pas très grande; "les leviers dont je dispose sont limités", explique-t-elle. A ce propos, les commentaires se veulent, au bout du compte, optimistes puisqu'il n'y aurait pas de problème de coopération entre les ministres compétents. C'est une bonne nouvelle car j'ai l'impression que pour mettre sur pied une politique de sécurité routière performante, il faudra non seulement du consensus, de la communication mais également une bonne coopération entre les différents ministres.

Dans l'ensemble, notre choix est clair en ce qui concerne les décisions judiciaires en matière pénale. Il faut recourir aux différentes formes de réactions judiciaires, conjuguer et imbriquer les différentes possibilités: amendes, déchéance du droit de conduire, peine de travail, sursis probatoire avec formation.

Je conclurai en disant que, d'après moi, nous poursuivons un objectif essentiel. Les orientations prises permettent de sensibiliser les usagers. Mais quand nous voyons les difficultés rencontrées ici, entre collègues, pour nous mettre d'accord sur le plan technique et juridique, je suis quand même interpellé. Il faut absolument, d'urgence, mettre sur pied un dispositif d'information et de communication à l'adresse des usagers pour qu'il y ait moins de drames humains sur la route.

01.23 Karel Pinxten (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, zoals collega Bart Somers heeft gezegd, zal ik mij beperken tot één enkel artikel van het ontwerp. Ik ben mij ervan bewust dat ik daarmee misschien de indruk creëren dat ik negatief zou staan tegenover heel het ontwerp. Ik wil van meet af aan zeggen dat dit niet het geval is.

Ik heb echter wel een groot probleem met artikel 32. Mevrouw de minister, ik kan mij levendig inbeelden hoe dat is ontstaan en hoe er misschien een ontwerp naar die interkabinettenwerkgroep is gegaan en hoe dat ontwerp, een prachtig veulen, er eigenlijk is uitgekomen als een lelijke dromedaris. Artikel 32 betreft heel de problematiek van het boetefonds. Ik ben het eens met dat principe – dat trouwens ook niet nieuw is – zoals ik het ook eens ben met het feit dat, een heel stuk vertrekkend van het verleden, het wordt voorbehouden voor de staatskas. Het lijkt me een goed principe. Als men dat stuk indexeert, krijgt de keizer ook wat de keizer toekomt.

Wanneer men echter een nieuwe regeling zoals deze uitwerkt, moet men zich de vraag stellen of die regeling wel de toets kan doorstaan van een aantal criteria. Dat zijn er op zijn minst drie. De eerste vraag die men zich moet stellen, is of de nieuwe regeling die men implementeert administratief wel voldoende eenvoudig en transparant is. De tweede vraag is of ze voldoende responsabiliseert, precies de verantwoordelijkheid legt waar ze moet worden gelegd. De derde vraag is of ervan voldoende prikkels, impulsen, incentives uitgaan. Ik behandel die drie punten heel kort.

Voldoet de regeling zoals vervat in artikel 32 aan het criterium van transparantie en is ze administratief voldoende eenvoudig? Mevrouw de minister, ik vind van niet. Ik vind dat artikel 32 best een heel stuk

01.23 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

korter had kunnen zijn en men een heel stuk kon hebben doorgeschoven naar de uitvoerende macht, in casu uzelf en de minister van Binnenlandse Zaken.

Ik denk dat een wet niet alle details moet bevatten en ik vind dus dat hier iets te veel in staat. Artikel 32 zegt bijvoorbeeld dat de overeenkomst die moet worden gesloten niet alleen via u en uw administratie moet passeren maar ook de goedkeuring moet krijgen van uw collega van Binnenlandse Zaken. U somt daarenboven een aantal elementen op dat op basis van de wet in die overeenkomst zal moeten staan. Ik vrees dat wanneer al die elementen erin moeten staan, men in de politiezones echt in actie zal schieten. Waarom? Omdat men natuurlijk financiële middelen ziet en zichzelf de bedenking zal maken: laten wij daarvan maar een heel werkstuk maken en veel papier produceren. Dan hebben wij misschien wel de kans dat een aantal middelen uit dat potje ook naar onze IPZ vloeit. Eigenlijk geeft men door artikel 32 zo uit te werken een slecht signaal. Men zegt immers tegen de politiezones dat zij in hun nota een aantal dingen moeten schrijven. Zij moeten beginnen met het maken van een analyse van de situatie inzake verkeersveiligheid; zij moeten daarbij verwijzen naar de activiteiten die in het verleden al ontplooid zijn in de IPZ en zij moeten ook een actieplan voorstellen.

In dat actieplan moet dan een drietal luiken gestoken worden: informatie over wat men doet aan verkeersveiligheid; wat men doet inzake preventie; wat men doet inzake controle. Daarnaast moet men ook nog iemand belasten met de coördinatie. Zo staat het in de tekst, mevrouw de minister. En dan moeten zij na een jaar ook nog eens een evaluatie maken. Ik vrees dus dat als dit ontwerp zo naar de politiezones gaat, zij opnieuw een volume gaan afleveren met de dikte van een zonaal veiligheidsplan. Trouwens, de procedure waarin voorzien wordt, is precies dezelfde. De vrees is dus reëel dat men in plaats van de administratie te verminderen, men gewild of ongewild – dat wil ik nog in het midden laten – de papierberg opnieuw gaat vergroten. Men gaat de bureaucratie nog vergroten, men gaat de administratie van de politiezones nog zwaarder maken.

Vandaar eigenlijk mijn vraag aan u, mevrouw de minister. Wanneer u het uitvoeringsbesluit uitvaardigt, zal u er dan inzetten dat wat gevraagd wordt eigenlijk meer een one page note moet zijn? Dat zijn trouwens de beste nota's die een minister met de beperkte tijd die hij of zij heeft kan krijgen van goede medewerkers: one page, not more, nota's van één pagina. Kortom: transparant en administratief eenvoudig.

De tweede toetssteen moet zijn: een nieuwe regeling als deze moet de mensen voldoende responsabiliseren. Eigenlijk moet zij hen dus voor hun politieke en beleidsverantwoordelijkheid plaatsen. Daarbij moet men de verantwoordelijkheid inzake verkeersveiligheid – maar eigenlijk inzake veiligheid in het algemeen – leggen waar ze thuishoort. Het is mijn overtuiging dat inzake veiligheid en inzake verkeersveiligheid de verantwoordelijkheid nog meer dan voorheen moet gelegd worden op het lokale vlak.

Ook dat mis ik in artikel 32 van het ontwerp.

De derde toetssteen is de vraag of een regeling voldoende motiverend is op lokaal niveau, dus voor de politiezones. Men vraagt

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.

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.

zich dat niet af want men verlangt dat er acties worden ontwikkeld op het vlak van de politiezones om de verkeersveiligheid te verhogen – wat een zeer nobele en achtenswaardige doelstelling is – maar men geeft hen hiertoe de nodige prikkel niet, tenzij via een zeer lange omweg. Dat, mevrouw de minister, is een fundamentele tekortkoming in het ontwerp en met name in artikel 32.

Ik zeg dat niet om de spreektijd te vullen; ik spreek uit ervaring en ook vanuit mijn bekommernis om in dit Parlement, samen met personen die de problematiek kennen en volgen, een regeling tot stand te brengen die effectief werkt en de verkeersveiligheid – en de veiligheid in het algemeen – verhoogt.

Ik vrees dat het resultaat erin zal bestaan dat, na de goedkeuring van het ontwerp en na het nemen van de uitvoeringsbesluiten, vuistdikke overeenkomsten zullen worden gesloten op lokaal niveau, weliswaar goed bedoeld en om u, mevrouw de minister, en de minister van Binnenlandse Zaken tegemoet te komen, maar zonder dat deze overeenkomsten noemenswaardige acties tot gevolg hebben op het terrein. Waarom niet? Omdat de prikkel ontbreekt.

De politiezones die acties zullen ondernemen op het terrein – wat uiteraard geld kost en ongetwijfeld kent u onze berekeningen op dat vlak – worden hiervoor echter niet beloond. Hoe men de berekening ook maakt, de kostprijs van bijvoorbeeld de snelheidscontroles verhoudt zich tot de opbrengst voor de schatkist zoals 1 zich verhoudt tot 20. en dat is dan nog een zeer voorzichtige berekening, waarbij men zich beperkt tot de zware overtredingen en tot het basistarief van 138,8 euro – vaak is het meer. Toch blijft de verhouding van 1 tot 20. Dat werkt absoluut niet motiverend voor de politiezones.

Vandaar dat ik ervan overtuigd ben dat er hoe dan ook prikkels, incentives moeten worden ingebouwd in de uitvoeringsbesluiten. Anders vrees ik dat dit nochtans stevig en goed bedoelde ontwerp een doodgeboren kind is. Dat zou jammer genoeg een smet zijn op het ontwerp, maar ook een vlek op uw blazoen. Volgens mij is het aangewezen incentives in te bouwen in de uitvoeringsbesluiten.

Sommigen gaan ervan uit dat abstractie kan worden gemaakt van het geïndexeerde basisniveau dat wordt voorbehouden voor de schatkist en dat de rest van de opbrengsten zou kunnen doorstromen naar de politiezones, maar dat houdt het gevaar in dat de politiezones die verkeersacties zouden aanwenden als een budgettair middel, als een jackpot als het ware, om meer inkomsten te genereren voor hun politiezones.

Ik wil er nog het volgende aan toevoegen.

Ik zou er een paar dingen willen bij zeggen. In de eerste plaats is het mijn persoonlijk aanvoelen dat, zeker vandaag, nu het klimaat inzake verkeersveiligheid toch fel is veranderd ten aanzien van vroeger – de tijd dat collega Ansoms, ook in dit Parlement, er bijna alleen mee bezig was –, de mensen die een verkeersovertreding begaan, redelijk goed accepteren dat ze daarvoor worden beboet. Het valt mij op dat de klachten die wij vroeger kregen na verkeersacties, vandaag merkkelijk geringer zijn. Veel minder mensen beklagen zich erover dat zij worden beboet, ook als zij fors worden beboet. Dus, wanneer men

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.

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.

zegt dat het misschien een jackpot wordt, wil ik er in de eerste plaats op wijzen dat het toch gaat over mensen die inbreuken, meestal zelfs zware inbreuken, op de verkeersveiligheid hebben gepleegd.

In de tweede plaats verwijs ik naar de democratische structuur van de politiehervorming en de politiezones. We hebben te maken met een indirect verkozen politieraad, met een politiecollege en met voorzitters van politieraden en politiecolleges die politici – gekozenen van het volk – zijn. Zij weten perfect dat wanneer men verkeersacties onderneemt, een bepaald percentage van de mensen die overtredingen begaan – en die men dus ook financieel raakt – eigen inwoners van de stad, de gemeente of de politiekezone zijn. In ons geval is dat ongeveer 40 tot 45%. Daarmee staat er eigenlijk automatisch een rem op die politiezones waarvan het college, de raad of de voorzitter in de verleiding zou komen om op een kunstmatige manier de middelen van de politiekezone te verhogen. Trouwens, men zou de vraag kunnen stellen, mevrouw de minister, of het wel zo aberrant is dat middelen die rechtstreeks voortkomen uit acties inzake verkeersveiligheid, snelheid, drugscontrole of alcoholcontrole, naar de politiezorg gaan. Ik vind dat persoonlijk absoluut niet, ermee rekening houdend dat het gaat over – ten eerste – overtredingen en dat het – ten tweede – hoe dan ook wordt beperkt omwille van de democratische legitimiteit van de mensen die op het lokale vlak voor dat beleid verantwoordelijk zijn.

Ik wil besluiten u met heel veel aandrang iets te vragen. Ik ben er mij perfect van bewust dat het ontwerp – en ook artikel 32 – zal worden goedgekeurd. Zo gaat dat. Ik ga daarvan uit, collega Ansoms. U hebt 21 jaar parlementaire ervaring, waarvan 18 jaar op de meerderheidsbanken. U kunt misschien gewoon bij uzelf eens nagaan hoe vaak u zich hebt onthouden als het ging over een regeringsontwerp, laat staan hoe vaak u daar hebt tegengestemd. Het is vanuit dat algemeen parlementair gegeven dat ik hier zeg dat het ontwerp naar alle waarschijnlijkheid wel zal worden goedgekeurd, ook het artikel 32. Ik denk mevrouw de minister, dat er voor u een mogelijkheid is om in de uitvoeringsbesluiten te zorgen voor de nodige bijsturing zodat men in de politiezones – waar men daadwerkelijk acties wil ondernemen inzake verkeersveiligheid – daartoe ook wordt aangemoedigd. Ik vind dat in de uitvoeringsbesluiten die ruimte – en die ruimte is er ook – moet worden gegeven.

01.24 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wens eerst en vooral de heer Pinxten te danken voor zijn goed onderbouwd pleidooi om dit artikel niet goed te keuren. Het was een prachtig pleidooi om artikel 32, zoals het in het ontwerp staat, niet goed te keuren, want als u het wel goedkeurt dan kan datgene wat u droomt en wenst niet worden uitgevoerd. U moet daar dus tegenstemmen.

Ten tweede, ik denk dat er in mijn voorstel van amendement elementen zitten die voor een groot stuk tegemoet kunnen komen aan wat u vraagt.

Ten slotte, ik heb één keer vanuit de meerderheid tegengestemd, nadat ik een groot interview had gegeven over de aanleg van de HST. Dan was ik ook zo consequent om tegen te stemmen. Alle andere keren heb ik echter geen groot interview gegeven twee of drie dagen voor de stemming, om achteraf in de stemming iets anders te

01.24 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.

doen.

01.25 Karel Pinxten (VLD): U hebt vrijheid van meningsuiting. Ik denk dat het logisch en de normale gang van zaken is dat parlementsleden zich zowel uitspreken hier in het Parlement als in de media. Ik weet perfect dat dit natuurlijk emoties oproept. Ik kan daar heel goed in komen, ik heb daar geen enkel probleem mee. Ik denk echter dat het parlementsleden, ikzelf inclusief collega's, vrij staat om hun mening te geven in de media en in het halfroond. Daarmee moet er dus geen enkel probleem zijn. Het is echter de plicht van parlementsleden, over de grenzen oppositie en meerderheid heen, vrijmoedig hun mening te zeggen. Trouwens, inhoudelijk – en abstractie makend van het theater daar rond – is daar niet altijd zo'n groot verschil tussen. Wat betreft de uitvoering van dit artikel 32, collega Ansoms, is er nog ruimte – ik heb het heel aandachtig gelezen en bestudeerd – voor de minister van Verkeer en de minister van Binnenlandse Zaken, om daaraan invulling te geven, zodanig dat de politiezones effectief incentives krijgen in hun acties en financieel worden aangemoedigd.

01.26 Jos Ansoms (CD&V): In dat verband moet ik een kleine opmerking maken. De heer Pinxten heeft het debat in de commissie niet meegemaakt, maar ik heb concreet de vraag gesteld of er een verband kan worden gelegd door de activiteiten of inzet van een bepaalde politiezone, en de financiële vertaling ervan. De minister heeft spijtig genoeg geantwoord dat dit niet het geval is, dat er dus nooit een rechtstreeks verband kan zijn tussen het aantal PV's dat in een politiezone wordt gemaakt en de financiële uitbetaling ervan, volgens een of andere formule. De argumentatie van de minister was dat het te gemakkelijk zou zijn om de jackpot te laten spelen, zoals u dat noemt. Er is ook geen verband tussen diegene die wordt geverbaliseerd in bijvoorbeeld Overpelt en zijn woonplaats. Wat u hoopt, die deur heeft de minister in de discussie reeds gesloten. Zij heeft dus gezegd dat er nooit een verband zal zijn met uw optreden in uw politiezone, en het geld dat u daarvoor zult krijgen. Sorry, maar dat heeft de minister geantwoord.

01.27 Karel Pinxten (VLD): Ik heb alle stukken gelezen, dus ook uw amendement nummer 54. Ik heb het verslag van de commissie gelezen, maar indien mijn vorige fractie mij niet van alle parlementaire commissies had uitgesloten, dan had ik natuurlijk ook lid kunnen zijn van uw commissie. Dan had ik daar ook het woord kunnen voeren, maar mijn vorige fractie heeft mij – na het verlaten van de fractie – van alle parlementaire commissies uitgesloten.

Collega Ansoms, u moet zich niet opwinden. Elk parlements lid van welke commissie hij of zij ook deel uitmaakt, moet, mijns inziens, de kans krijgen het woord te voeren in een openbaar debat. Ik vond het nuttig daar gebruik van te maken. Dat is een goede democratische traditie. Als u en ik over een aantal zaken gelijklopende ideeën hebben, voel ik me zeer comfortabel. In het halfroond gaat u terecht door voor de specialist inzake verkeer en veiligheid. Het is niet omdat u een aantal bemerkingen gemaakt heeft in de commissie, dat

01.25 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.

01.26 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 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.

01.27 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

andere parlementsleden zich van commentaar moeten onthouden en geen bemerkingen mogen maken.

élaborer des arrêtés d'exécution transparents.

Mijnheer de voorzitter, ik rond af. Wat de discussie in de commissie ook mag geweest zijn, de uitvoering van artikel 32 inzake het boetefonds laat, mijns inziens, ruimte en marge. De bedoeling van een debat in plenaire vergadering is dat we kunnen spreken over een aantal politieke aspecten en dat de minister zowel van de meerderheid als de oppositie op een positieve manier een aantal signalen krijgt en aanvoelt hoe het Parlement tegen een aantal onderdelen van de wet aankijkt. Dat is de reden waarom ik hoop dat de minister mijn bemerkingen zal meenemen, de uitvoeringsbesluiten niet fijn laat malen door een of andere interkabinettenwerkgroep maar een eenvoudig, transparant en weinig bureaucratisch geheel tot stand brengt. Ik wil haar daar nu reeds welgemeend voor danken.

De **voorzitter**: Mijnheer Pinxten, dank u wel dat u van uw recht gebruikgemaakt hebt.

Collega's, de heer Ansoms heeft altijd een compagnon de route gehad in de persoon van de heer Hugo Van Dienderen. Ze waren altijd met zijn tweeën om de verkeersveiligheid en de verbetering ervan te bevechten.

01.28 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, ce projet de loi prend en considération le problème de la sécurité routière. A l'instar des poupées russes, il s'inscrit dans l'ensemble du plan fédéral de la sécurité routière, ainsi que dans le plan fédéral de sécurité tout court. On l'oublie un peu. Pourtant s'il y a un sentiment d'insécurité contre lequel il faut essayer de lutter, c'est bien celui de l'insécurité routière puisque l'on a beaucoup plus de risques d'être victime d'un accident de la route que d'un fou au coin d'une rue.

Selon moi, ce projet de loi n'est qu'un outil, un outil qu'il faut évidemment évaluer à sa juste mesure et qui suppose des entrées différentes. Comme plusieurs intervenants l'on déjà dit du haut de cette tribune, on ne peut envisager cet outil sans le volet contrôle, sans le volet formation, sans le volet catégorisation, sans le volet finance et sans –comme l'a fait remarquer M. Pinxten- prendre en compte le problème du fonds de sécurité routière.

La finalité – M. Bellot et d'autres collègues l'ont dit – c'est de diminuer le nombre des tués, des blessés et des accidents en général sur nos routes. La loi ne sera pas cette baguette magique qui permettra de garantir à chacun la sécurité sur les routes.

Le premier volet a trait aux contrôles. Monsieur Ansoms, vous avez eu tout à fait raison de dire que les contrôles sont très importants et que le sentiment d'impunité génère finalement le non-respect du droit. Le projet de loi, aujourd'hui en discussion est finalement le résultat d'un processus et une traduction des recommandations des états généraux de la sécurité routière. Un engagement ferme avait été pris par tous les exécutifs présents d'augmenter ces contrôles effectifs sur le terrain, ainsi que les instruments de contrôle. Leur nombre est en croissance. Mais ce n'est pas du jour au lendemain que l'on pourra combler le retard accumulé en la matière. Toutefois, je répète que l'on ne peut nier une croissance des contrôles sur la route et des effectifs. On assiste à une augmentation des opérations

01.28 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

de contrôle. Cette tendance est d'ailleurs mentionnée dans la presse écrite.

Je voudrais également faire remarquer que si en Flandre un gros travail de sensibilisation a été fait, la Wallonie aussi avance puisqu'elle s'équipe de radars et met en place des sites d'installation pour ces radars. Evidemment, ce n'est pas encore demain que tous les conducteurs seront contrôlés sur toutes les routes, mais nous assistons ici à un renversement de la vapeur et je ne peux que souhaiter que ce projet de loi et les mesures d'accompagnement en matière de contrôle puissent contribuer à augmenter la peur d'être pris en infraction.

Il faut changer les habitudes. Cela prend du temps; vous en avez tous conscience.

Je voudrais citer Jean-Luc Dehaene; j'ai lu son livre, traduit en français et paru la semaine passée sous le titre: "Il y a une vie après le 16". En tant qu'ancien ministre de l'Infrastructure, il consacre un chapitre à la sécurité routière. Il reconnaît que s'il a fait beaucoup au cours de la période durant laquelle il fut ministre, ses successeurs ont laissé ce volet quelque peu de côté. Il reconnaît aussi qu'aujourd'hui, cette attitude a changé et que l'on assiste à une reprise en considération, par le politique, du caractère essentiel de la sécurité routière. Il y a là un bel hommage au travail réalisé, même s'il faut reconnaître que, pendant quelques années, ces mesures sont restées en suspens.

La formation à la conduite est le deuxième volet de ce projet de loi. Cette problématique a également été mise en évidence par les états généraux de la sécurité routière qui souhaitaient la possibilité d'une formation continuée à la conduite, formation que l'on ne suit qu'une fois dans sa vie et dont la réussite permet l'obtention du permis de conduire.

La mesure qui figure aujourd'hui dans le projet de loi n'est qu'une possibilité qui est ouverte pour introduire le permis par étapes. C'est un premier pas. Il s'agit d'approfondir les règles de conduite et d'intégrer des modules de conduite non violente et défensive, qui devraient garantir une meilleure gestion de la route. Cette mesure permet d'intégrer des expériences-pilotes qui se sont avérées positives et dont les deux articles qui concernent la formation à la conduite rendent l'expansion et la généralisation possibles. A nouveau, je reconnais que ce n'est qu'un premier pas et qu'il faudra sans doute aussi se pencher sur l'organisation concrète, sur la systématisation de cette démarche et sur son coût.

Lors des rencontres qui furent organisées avec toute une série d'acteurs de terrain, le coût fut un des éléments régulièrement soulignés, tant par la Ligue des familles que par les organisations de jeunesse. Je plaide vraiment pour qu'au niveau de ce coût, l'accessibilité à la formation à la conduite et, fondamentalement, l'accès au permis de conduire restent un droit accessible à tous. Je plaide pour que l'on continue à rechercher des formules qui permettent d'intégrer un juste prix et une forme de solidarité pour que tous, quel que soit le niveau de revenus, puissent avoir accès au permis de conduire. Je ne plaide pas pour que l'ensemble des personnes puissent conduire un véhicule mais quand on sait le

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.

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.

nombre de fois où le fait de conduire un véhicule est lié à un emploi ou à son obtention, je trouve qu'il y a là matière à réflexion.

Le troisième élément de ce projet concerne les amendes. En fait, il s'agit d'une nouvelle catégorisation. Le montant des amendes a fait l'objet de nombreux débats. La catégorisation elle-même a fait l'objet de débats très riches. Enormément d'arguments ont été échangés; je ne crois pas qu'il s'agisse d'arguments perdus. Je ne crois pas que les heures que nous avons passées en commission soient des heures vaines et creuses.

J'ai l'impression au contraire qu'elles ont enrichi la problématique. Mais, à partir du moment où nous allons assister à une traduction des orientations par arrêté royal, une des choses positives sera l'examen de cet arrêté royal.

Dans la discussion générale, on a oublié de dire une chose, on a oublié de se demander à quoi servent ces amendes? Pourquoi y a-t-il des catégories d'infractions et pourquoi y a-t-il des amendes? Fondamentalement, elles devraient être dissuasives. Elles devraient nous ôter l'envie d'enfreindre la réglementation. Elles doivent inciter chaque citoyen, chaque conducteur, chaque conductrice à adopter un autre comportement au niveau de la circulation routière.

Autrement dit, je suis persuadée qu'il faut lancer un message positif: les amendes existent mais elles peuvent être évitées. Comment? Mettez votre ceinture, ayez une conduite responsable, éteignez votre GSM ou arrêtez votre véhicule, ne buvez pas ou, si vous prenez le volant, trouvez-vous un Bob. J'aimerais bien d'ailleurs que la campagne mise beaucoup sur les Bobettes et qu'on valorise la conduite féminine. Ce ne sont pas les femmes qui consomment le plus d'alcool et, en général, ce ne sont pas elles qui prennent le volant au moment où elles ont consommé de l'alcool. Je peux vous conseiller aussi de respecter les espaces de stationnement. Ne vous parquez pas sur un espace réservé aux handicapés, n'occupez pas les arrêts de bus. Laissez les pistes cyclables aux cyclistes et, surtout, ne vous gare pas sur un passage pour piétons. Respectez enfin les limitations de vitesse. Si vous faites tout cela, si vous avez une conduite responsable, il y a beaucoup de chances pour que vous n'ayez jamais d'amende et que ce débat ne vous concerne que très peu.

Au-delà du message négatif sur la hauteur des amendes, sur la difficulté de catégoriser les infractions, sur la question de qui va devoir payer quoi, il faut dire autre chose au citoyen. Il faut montrer le côté positif de cette loi en disant simplement: attention, soyez un conducteur ou une conductrice responsable, respectez les règles, il en va de votre sécurité, il en va de la sécurité des autres.

01.29 André Smets (cdH): L'automobiliste n'est pas seul responsable. On a dit tout à l'heure que les pouvoirs publics portaient également une part de responsabilité. Trop souvent, par exemple, les panneaux signalant l'entrée dans une agglomération ne sont pas suffisamment visibles.

De plus, les gens doivent faire des kilomètres chaque jour pour aller travailler. En effet, on assiste à une concentration des banques, à une forme de rassemblement des entreprises vers le centre du pays

01.29 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

ou vers d'autres endroits. Des travailleurs venant de très loin doivent se rendre à Bruxelles en voiture et ils sont menacés en permanence par des amendes, parce que c'est difficile: le trajet est de plus en plus long, des agglomérations sont mal indiquées. 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 l'obligation de rouler à cinquante kilomètres à l'heure. En tout cas, il y a quelque chose à faire à ce niveau.

01.30 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Le quatrième point a trait à l'aménagement du territoire. Par l'inscription dans l'espace public, on doit finalement induire la vitesse à respecter. Or, l'aménagement du territoire ne relève plus de la compétence de cette assemblée. Ce volet de la sécurité routière doit être pris en considération par les autorités compétentes. De plus, toute indication d'un danger à venir doit être signalée de manière très claire.

M. Ansoms, dans son exposé, a signalé que la Région flamande avait dressé l'inventaire de tous ses points noirs et avait dégagé un budget relativement important pour les supprimer ou du moins, procéder à un aménagement visant à informer qu'il s'agit d'un endroit difficile ou dangereux ou invitant à réduire la vitesse. Si vous suivez un tant soit peu les débats en Région wallonne, vous aurez constaté que les autorités s'attèlent aussi à cette question, que la liste des points noirs en Wallonie a été établie, qu'une politique d'aménagement du territoire est menée sur le terrain pour essayer de les réduire. M. Bellot lui-même signalait le nombre de ronds-points circulaires qu'il avait fait aménager en sa qualité de responsable du ministère de l'Équipement et des Transports (MET). Pour ma part, ce n'est pas suffisant et il convient de poursuivre.

Par ailleurs, la politique de la hiérarchie des voiries devrait être accélérée et très vite trouver une place ici, parce que cette formule permettra aussi l'existence d'une hiérarchie dans la vitesse, ce qui permettra d'assainir ce débat et d'avoir des lignes directrices sur la manière dont on gère la vitesse sur les différents axes.

M. Pinxten se référait à l'exemple anglais. Il n'y a pas que l'aménagement du territoire, les ronds-points circulaires ou la hiérarchie qui définit si on peut rouler à une vitesse de 120, 90, 70, 50 ou 30 km/heure. Il y a aussi tout le réseau des routes prioritaires. Or, en Angleterre, il n'y a quasiment plus aucune route prioritaire, si bien que tous les automobilistes s'arrêtent à chaque rond-point, occasionnant ainsi très peu d'accidents. En Belgique, ce n'est pas encore le cas. Certes, il faut retenir l'expérience du système mis en place à l'étranger. Des outils sont à notre disposition et pourront être mieux utilisés, puisqu'une volonté politique s'exprime en ce sens. La Wallonie a aussi dégagé des budgets afin de permettre l'amélioration de l'infrastructure routière. Une politique de mobilité commence à se construire. Il faut soutenir les initiatives en ce sens.

Dans le cadre des catégories d'infractions et des amendes liées à ces catégories, je signale surtout la suppression de la peine de prison. C'est intéressant de ne pas encombrer les prisons de personnes en état d'infraction routière, sauf quand il y a des victimes. Il est beaucoup plus logique de pénaliser quelqu'un par le retrait ou la suspension provisoire de son permis de conduire. C'est par là qu'il a

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.

01.30 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.

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

péché, par le non-respect du Code de la route et par le non-respect des règles de conduite, c'est bien par là aussi qu'il faut essayer de le convaincre d'adopter un autre comportement au volant.

On a suffisamment parlé des amendes administratives et de ce qu'il en adviendra. Je voudrais dire que nombre de bourgmestres sont enchantés de savoir que ces amendes administratives pourraient, finalement, servir à développer des projets de sécurité routière dans leur commune. Je rappelle que M. Dehaene, dans son livre, souligne l'intérêt de cette initiative et trouve qu'il y a vraiment là matière à soutenir les politiques communales, ainsi que, de manière plus spécifique, les politiques dans les zones de police

Pour moi, cette réforme n'a de force que si elle est accompagnée d'une véritable campagne, axée sur les jeunes, mais aussi sur les conducteurs et les conductrices car on revient toujours au principe du "ce n'est pas moi, c'est l'autre". Il est vrai que la peur du gendarme est un moyen, sans doute le plus efficace, pour faire en sorte que les personnes respectent le Code de la route et adoptent une conduite responsable. Toutes les enquêtes de l'IBSR le montrent, c'est par la peur du gendarme et du contrôle routier qu'on peut adapter sa conduite et qu'on s'inscrit dans les règles.

Je trouve qu'un travail culturel doit accompagner ce changement de la catégorisation, ce changement dans les amendes, ce changement de philosophie. Il faut peut-être changer le lien qu'on a avec sa voiture, avec sa vitesse, avec la puissance du véhicule. L'IBSR montre aussi dans ses enquêtes que tout le monde sous-évalue l'impact de la vitesse sur les accidents et leurs conséquences. Autant l'alcool que le fait de faire une grosse infraction comme ne pas respecter un arrêt obligatoire sont considérés comme causes éventuelles d'un accident, autant la vitesse ne l'est absolument pas.

Donc, je me pose des questions sur l'équipement des voitures. Pourquoi fabrique-t-on encore des voitures avec des moteurs aussi puissants? Pourquoi les équipements qui donnent un sentiment de sécurité sont-ils tellement développés, alors qu'on pourrait développer d'autres types d'équipements qui, par exemple, limitent la vitesse des voitures? Il y a là une question fondamentale. Je sais que tout ceci relève de l'Europe, mais je me demande s'il n'y a pas moyen de développer une limitation autogérée et suggérée par un environnement technologique de pointe. Je pense au système GPS qui peut donner un signal quand on dépasse la moyenne autorisée, je pense au système ISA avec toutes les critiques qu'il peut soulever mais qui peut carrément freiner le moteur par impulsion. C'est une forme de conduite assistée et les enquêtes de l'IBSR montrent aussi que les gens n'y sont pas tellement opposés et qu'ils sont d'accord de recevoir un signal extérieur lorsqu'ils dépassent la limite autorisée. Ils sont même d'accord pour que le moteur freine automatiquement car il y a une sorte de confort par rapport à la route et à la réglementation. Il s'agit de 6 personnes sur 10, ce n'est pas la grande majorité, qu'elles soient conducteurs ou pas. Mais là on sent bien qu'il y a déjà eu un travail de formation et d'éducation permanente, de sensibilisation à la sécurité routière et au respect.

Il reste un travail important à faire. Cette loi a pour but de nous donner des instruments plus efficaces, plus dissuasifs – cela me paraît clair – pour que les gens changent leur comportement. Il

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.

faudrait aussi faire avancer un autre arrêté royal. On a beaucoup parlé des arrêtés royaux de catégorisation, mais les usagers faibles, les piétons ou les cyclistes méritent aussi leur place dans le Code de la route. Suite aux états généraux de la sécurité routière, il y a eu une réflexion sur leur insertion dans le Code de la route, sur la définition de leur place dans la circulation. Je souhaiterais que cet arrêté royal puisse avancer de manière aussi positive que les arrêtés royaux sur la catégorisation ou les arrêtés royaux qui seront à mettre en œuvre pour concrétiser ce projet de loi.

Je voudrais vous rappeler que ce travail culturel, ce travail de fond est énorme et que la Wallonie n'est pas seulement en retard, comme le disait M. Smets, en nombre de kilomètres de pistes cyclables, bien qu'elle rattrape tout doucement ce retard. Il y a là aussi une sorte d'impression de pouvoir se permettre de ne pas respecter la loi, de ne pas respecter le Code de la route. Certaines autorités politiques en Région wallonne, je vous le rappelle, ont encore eu le culot de dire qu'ils pouvaient faire des excès de vitesse car ils avaient du travail, exerçaient des responsabilités et payaient leurs amendes. Que des personnes qui ont une responsabilité politique osent tenir ce genre de discours montre le travail qui reste à réaliser. Ces propos étaient indécents et tout le monde l'a senti. Il y a eu énormément de courrier de lecteurs dans les revues de presse que je lis toujours avec beaucoup d'attention et cela montre que c'était une limite qu'il ne fallait pas dépasser. Il y a encore un énorme travail de conviction à faire, un énorme travail d'accompagnement de ces mesures. Je suis d'ailleurs d'accord avec ce que M. Depreter a signalé à cet égard.

Il ne faut pas avoir le sentiment d'être au-dessus des lois mais il faut que chacun se sente responsable de la manière dont il conduit, non pas seulement pour lui-même ou parce qu'il y a des amendes, ni parce que cela alimente les caisses de l'État, ce qui permettrait d'aider davantage les communes grâce aux zones de police qui ont des projets de développement de la sécurité routière, mais tout simplement parce que par leur attitude et le non-respect des règles, ils mettent en danger non seulement leur vie mais aussi la vie de ceux qui les accompagnent et celle des autres qu'ils rencontrent sur la route.

Je plaide donc pour que ce projet de loi trouve très vite une concrétisation et que celle-ci fasse l'objet, à travers l'IBSR et les différents instruments dont dispose le ministère, d'une évaluation permanente, à la fois sur ses aspects culturels, ses aspects pénaux, ses aspects de contrôle, sur le suivi des formations à la conduite et sur le résultat qui in fine se traduira en chiffres: une baisse réelle du nombre d'accidentés de la route. C'est à cela que nous devons œuvrer.

De **voorzitter**: Collega's, tot mijn grote spijt moet ik ook mevrouw Brepoels schrappen. Zij moest terug naar haar gemeente om daar een belangrijke vergadering bij te wonen. Zij ging nog proberen terug te keren, maar helaas is dat niet het geval. Voor de heer Mortelmans geldt hetzelfde.

01.31 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, u bent de laatsten om met veel moed de repliek en de analyse van de regering met betrekking tot dit debat te aanhoren.

Mijnheer Ansoms, ten eerste, ik bevestig dat ik geen bezwaar heb

01.31 **Isabelle Durant**, ministre: 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

om de initiatieven van het verleden te erkennen. U hebt ons onder meer herinnerd aan de snelheidsbeperking tot 50 kilometer per uur in de bebouwde kom, de zone-30 en de 0,5 promille van de jaren '80 of '90. Dat is heel goed, maar nu zijn we tien of twintig jaar later. Er is een grote verhoging van het aantal voertuigen: er zijn 4,8 miljoen voertuigen in ons land, en dat is veel. Er is het risico van de verkeerde veiligheid ingevolge de nieuwe technologie van de voertuigen, zoals ABS en airbags. Daarom is het noodzakelijk de verkeersveiligheid voort te zetten. U zegt dat de staten-generaal alleen een parade van ministers is, maar dat is natuurlijk niet waar. Als u het verslag leest, zult u zien dat het geen parade van de ministers is. Het is een eerste initiatief voor echt overleg en echte coördinatie tussen alle niveaus.

Een tweede element is de verhoging van de pakkans. Iedereen gaat ermee akkoord dat die moet worden verhoogd. Dat is een van de aanbevelingen van de staten-generaal. Een verhoging van 10% is niet voldoende. Ik heb alle respect voor degene die meer controle wil, maar die verhoging met 10% geldt alleen voor het federale niveau. Wij hebben ook veel gesproken over de zones. Ik dank u trouwens, mijnheer Ansoms, en alle burgemeesters die hun standpunt op het lokale vlak hebben vertolkt. Ja, er moet heel wat gedaan worden in de zones. Ik heb de cijfers over de pakkans van 1995 tot 1998 gekregen: sorry, maar er was een vermindering. Dus kan ik zeggen dat wij niet alleen de intentie hebben met 10% te verhogen. Neen, het is zo: de procureurs-generaal hebben het ons schriftelijk meegedeeld. In sommige jaren was er zelfs een echte vermindering van de controle.

Ik kom tot het derde element. U zegt dat drie jaar toch lang is om dergelijk ontwerp te bespreken en dat er veel werd gediscussieerd voor niets. Die drie jaar waren echter niet alleen voor dit ontwerp, maar ook voor veel andere aangelegenheden. Het grootste deel van deze maatregelen moet immers bij koninklijk besluit worden geregeld. Ik herinner u onder meer aan de zone-30 rond de scholen, het gebruik van de GSM in de auto, de maatregelen voor de fietsers en de voetgangers, de dodehoekspiegel – die verplicht wordt op vrachtwagens vanaf januari 2003 – de camera's, de nieuwe richtlijnen voor de gehandicapten en de uitrusting van voertuigen. Het is dus een beetje gemakkelijk om te zeggen dat wij pas nu zijn begonnen. Een groot aantal zaken was al beslist, maar in een andere vorm, met een wet. De staten-generaal hebben ons ook geholpen met een echte categorisering van de overtredingen.

Monsieur Smets, vous dites que la question est grave, je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus. Vous dites aussi – et je ne vous donne pas tort – que ce projet, à lui seul, n'y suffira pas. C'est clair; nous n'avons pas la prétention de croire que ce projet de loi et son application vont solutionner l'ensemble.

Ik neem het voorbeeld van de heer Schalck betreffende het ongeval met Naomi Rodenburg en Sofie Deschepper in Gent. Nu heeft men het erover dat de beide kinderen onvoldoende voorzichtig zouden zijn geweest. Dat is toch moeilijk te aanvaarden. Wij willen dus – hier gaat het om andere elementen die de verkeersveiligheid kunnen verhogen – met een koninklijk besluit de verantwoordelijkheid van de autobestuurders verzwaren in vergelijking met de verantwoordelijkheid van de zwakke weggebruikers, inzonderheid 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 l'équipement des véhicules, etc. Les Etats-généraux ont par ailleurs aidé activement à catégoriser les infractions routières.

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

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

voetgangers. Het is, naast dergelijke projecten, absoluut noodzakelijk om de zwakke weggebruikers niet alleen te beschermen, maar ook meer rechten te geven in vergelijking met de autobestuurders. Dat is wat men "code de la rue" noemt.

En ce qui concerne l'hécatombe de jeunes durant le week-end, c'est vrai, nous n'avons pas non plus de solution miraculeuse. En tout cas, je voudrais dire ici que pas mal d'initiatives sont prises, et pas seulement au niveau fédéral. Par exemple, à Bruxelles, la STIB pris l'initiative – que je salue – de mettre en place des bus de nuit le week-end, jusque trois quatre heures du matin. De Lijn fait de même en Flandre sur un certain nombre de lignes. Je pense que ce sont des initiatives tout à fait valables. Il n'y a pas que par texte de loi que nous allons décréter la sécurité des jeunes le week-end. Il en est de même pour tout le travail fait dans le cadre, entre autres, de la semaine de la mobilité autour de la sécurité routière, RYD, etc. Je pense qu'il n'y a pas de remède miraculeux par rapport à ce grave problème des jeunes et du week-end.

Monsieur Somers – mais il n'est plus là – a cité le seul bienfait, pour moi, du cumul de mandats entre les bourgmestres et les députés. En effet, je pense qu'avoir discuté avec des bourgmestres – comme je l'ai dit – nous a permis d'identifier les choses au travers de la vision des gestionnaires locaux. Mais je voudrais insister: travailler avec les associations de parents d'enfants de victimes de la route, avec les associations de cyclistes et de piétons est aussi nouveau, important et nécessaire. Ce travail est sans doute, notamment pour ce qui concerne les associations de victimes, particulièrement efficace pour ceux qui n'ont pas beaucoup de courage sur cette question. Choisissons quelques bourgmestres ou autres – certains élus même de ce parlement ou du parlement voisin – pas très convaincus que la sécurité routière est une priorité, mettons-les trois heures en présence de membres de l'association des parents d'enfants victimes de la route, je pense qu'il leur sera difficile de sortir indemnes ou de considérer, qu'en définitive, ces questions sont assez accessoires.

Par rapport à cette problématique des usagers faibles ou des personnes handicapées, des piétons et des cyclistes, je voudrais donc insister sur la catégorisation. Il n'est pas question – nous l'avons tous soulevé, moi-même au nom du gouvernement – que le stationnement sur les pistes cyclables, les passages pour piétons, les trottoirs, les arrêts de bus ou les emplacements pour personnes handicapées, soit considéré comme une infraction banale. Il restera une infraction de premier degré. C'est indispensable puisque l'objectif est évidemment de catégoriser l'infraction en fonction du danger qu'elle représente pour d'autres usagers.

M. Bellot avait également mis en évidence l'importance, chiffres et d'éléments d'étude à l'appui, de mettre en oeuvre une palette de moyens, particulièrement par rapport à la population jeune. Par exemple, ne pas isoler les campagnes d'information. A ce sujet, je me rallie à M. Depreter, Mme Coenen et d'autres qui ont insisté sur l'importance d'avoir des campagnes d'information permanentes, mais aussi sur cette loi elle-même. C'est ce que nous faisons, ce que l'IBSR fait dans le cadre des campagnes Bob; on ne fait jamais une campagne d'information – Bob ou une autre d'ailleurs – sans avoir, en même temps, une campagne de contrôle, sans quoi l'un déforce l'autre. On doit travailler simultanément sur les deux.

usagers faibles de la route.

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

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.

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.

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

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

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

Sur la question du tabac au volant, j'ai bien reçu le message; permettez-moi de sourire parce que je voyais quand même une certaine allusion entre cette prise de position et un dossier qui nous a occupé la semaine dernière. Au-delà de la provocation, je pense en effet que la question de tout ce qui, en voiture, peut distraire l'automobiliste – l'usage des mains pour faire autre chose que conduire, et en particulier des actions qui ne sont pas nécessairement indispensables à bord – doit faire l'objet d'une sensibilisation, d'une information des automobilistes. D'autant que par ailleurs, la santé justifie, elle aussi, que l'on se préoccupe de ce problème: un habitacle fermé est quand même un habitacle dans lequel les risques pour la santé peuvent être plus grands. Je souscris donc à l'idée d'informer au mieux. Les statistiques de l'IBSR montrent bien qu'il peut y avoir une incidence mais ne poussons pas le raisonnement trop loin, sans quoi nous supprimerons les enfants à bord.

En effet, en définitive, un enfant peut lui aussi largement distraire le conducteur. Supprimons les beaux garçons ou les jolies filles! Supprimons tout ce qui est de nature à distraire l'automobiliste! Mais trêve de plaisanterie, tout ce qui vise à informer et à augmenter la concentration l'automobiliste est évidemment important.

J'en viens enfin au dernier élément qui a été abordé par M. Pinxten et relayé par M. Ansoms, qui avait déposé un amendement sur ce sujet, amendement que nous n'avions pas retenu en commission.

Ik heb gezegd dat ik geen rechtstreekse, automatische verbinding wil tussen het handhaven of de hoogte van de boetes in een gemeente of in een zone en een trekkingsrecht in een fonds. Het is waar. Ik zeg altijd hetzelfde. Ik hoor wat u heeft gezegd. Ik hoor echter ook wat de heer Pinxten heeft gezegd. Ik zeg ook dat kwantitatieve elementen toch hun plaats kunnen vinden in het kader van dit fonds.

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. Néanmoins, des critères quantitatifs peuvent jouer un rôle dans la répartition des moyens du fonds.

Ne fût-ce que, par exemple, la taille de la zone. On ne pourra pas agir de la même façon pour une zone rurale que pour une zone urbaine. Je partage également sa position, mais ce n'est pas difficile, pour ne pas accoucher d'un monstre administratif dans tout ce qui sera demandé aux zones. Comme lui, je suis en faveur d'une incitation et d'une mobilisation des zones à en faire plus.

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

Enfin, comme chaque intervenant l'a dit, il y a une volonté de souscrire à cet objectif de diminuer le nombre de morts de 50% d'ici 2010. Cet objectif 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.

Ce consensus est indispensable pour une application efficace de cette loi par tous les acteurs et notamment le fédéral par le biais des arrêtés qu'il doit prendre. Et bien entendu, monsieur Schalck, c'est le fédéral qui est responsable en matière de catégorisation. Ce travail devra être effectué avec intelligence, raison et volonté de répondre à notre objectif, c'est-à-dire une catégorisation en fonction du danger pour les autres usagers.

En tout cas, je pense qu'un consensus plus large que par le passé

émerge à la fois au niveau du fédéral, des Régions, des acteurs locaux et des zones de police. Au niveau des citoyens, le travail est immense et devra être permanent pour maintenir la pression.

Dans ce cas, le pouvoir fédéral a fait sa part de travail pour un aspect: la catégorisation des infractions. Il reste néanmoins encore beaucoup à faire pour maintenir la pression dans un secteur aussi important que la sécurité routière.

De **voorzitter**: We komen aan de replieken. Het Parlement heeft het laatste woord.

01.32 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wens toch kort te reageren op dit antwoord van de minister. Een antwoord dat zeer kort was. Ik vind ook dat het een beetje te kort was in verhouding met de inspanningen die de verschillende collega's gedaan hebben. Ik begrijp dit echter gezien het late uur en de geringe belangstelling van pers, media en publieke opinie.

01.32 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.

De **voorzitter**: Het kruim is aanwezig.

01.33 Jos Ansoms (CD&V): Ik bedank in elk geval de Fietzersbond dat ze hier als laatste aanwezig blijven om dit debat bij te wonen. Ik wens in elk geval toch een reactie te geven, mevrouw de minister. Wat ik daarstraks heb willen zeggen in mijn inleiding is het volgende. Ik verwees ernaar dat er echte ministers van Verkeersveiligheid geweest zijn. Ik heb toen vooral proberen aan te klagen dat u – zeker in de beginperiode van uw mandaat – zich ook hebt laten meeslepen door de goed-nieuws-show en de drang en hang naar onderscheiding of u af te zetten van alles wat eraan vooraf gegaan was. Het zou een groene trendbreuk zijn. U zou laten zien wat er te zien zou zijn. Daarmee zei u ook impliciet ten onrechte dat er voordien weinig of niets gebeurd was. Ik heb vooral dat willen aantonen. Ik heb willen aantonen dat dit ten onrechte was.

01.33 Jos Ansoms (CD&V): 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.

Ten tweede heb ik willen aantonen dat er ook in het verleden – gelukkig maar – stappen gezet zijn in de verkeersveiligheid. Ik heb dat ook statistisch proberen aan te tonen zonder de poeha van grootse verklaringen. Ik vind het nog altijd spijtig dat dit te veel gebeurd is en dat dit in een wanverhouding staat met de reële resultaten op het punt van de verkeersveiligheid van vier jaar paars-groen. Ik blijf dit zeggen en ik vind dit spijtig. Ik wens immers eventjes mijn eerste betogen bij uw aantreden in herinnering te brengen. Ik had daar toen terecht en welgemeend heel hoge verwachtingen ten aanzien van uw ministerschap en van paars-groen. Lerende uit het verleden wist ik hoe moeilijk het was om met de Waalse collega's van de PS, laat staan met de liberalen, een verkeersveiligheidsbeleid te voeren in dit land. Ik was eigenlijk vol verwachtingen nu eindelijk voor de eerste keer in de geschiedenis van ons land een paars-groene vice-premier voor Verkeersveiligheid en Mobiliteit werd aangesteld. De verwachtingen waren – terecht in mijn ogen – zeer hooggespannen. Ik moet tot mijn spijt meedelen en concluderen dat het voor dit thema spijtig genoeg vier verloren jaren geweest zijn. Ik zal dat ook de komende weken en maanden moeten doen.

U hebt daarjuist gezegd dat u niet alleen dat ontwerp hebt opgesteld,

maar dat u ook koninklijke besluiten hebt uitgevaardigd. U hebt een paar voorbeelden gegeven. De voorbeelden waren echter niet zo gelukkig gekozen. Met uw koninklijk besluit over de Zone-30 bij de schoolomgeving moet u echt niet uitpakken. Er bestond al tien jaar een Zone-30. U hebt in uw ijver geprobeerd om sporen na te laten in de geschiedenis van de verkeersveiligheid in ons land en om ook een eigen koninklijk besluit te hebben over de schoolomgevingen. U bent er echter niet in geslaagd en u hebt uiteindelijk om uw gezicht te redden dan maar een koninklijk besluit gemaakt door twee bestaande verkeersborden onder mekaar te zetten en te zeggen dat dit nu een Zone-30 schoolomgeving was. Dat is geen vooruitgang inzake verkeersveiligheid. Ik moet dus blijven zeggen dat wat u gedaan hebt te weinig is, dat het te amateuristisch is.

U hebt echter niet geantwoord op de fundamentele kritiek die ik hier geformuleerd heb en die erop neerkomt dat de pakkans – daar hebt u wel op geantwoord, u hebt mij gelijk gegeven – zeker op de autosnelwegen niet aanzienlijk zal verhogen. U betreurt dat. U zou immers liever veel verder gaan. U kunt echter niet op tegen uw collega van Binnenlandse Zaken die verkeersveiligheid nu eenmaal geen prioriteit vindt. Daardoor heeft hij dus ook weinig interesse (...)

01.34 Minister Isabelle Durant: (...)

01.35 Jos Ansoms (CD&V): Ik kom erop terug. Ik heb het eerst over de autosnelwegen.

Het is dus juist dat op de autosnelwegen de afgelopen jaren het aantal verkeersslachtoffers jaarlijks stijgt met bijna 5%. Het moment is niet ver weg dat datgene wat wij allemaal winnen – ik bedoel dan de burgemeesters, de goed geïntentioneerde mensen op het lokale vlak met de secundaire wegen – ongedaan wordt gemaakt door de stijging op de autosnelwegen als daar niet ingrijpend een en ander verandert. U hebt het echter toegegeven. U hebt gezegd dat u ook meer zou willen doen maar dat u niet kan. Dat betreurt ik, dat u als vice-premier voor Verkeer niet meer kunt en niet meer druk kunt uitoefenen op uw collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie om de verkeersveiligheid aan te pakken waar ze moet aangepakt worden, dat is in de controle, de pakkans en de justitiële afwerking van de opgestelde processen-verbaal. Over die twee punten bent u dus overgestapt, u hebt daar geen antwoord op gegeven. U hebt alleen bekend dat er op de autosnelwegen te weinig gebeurt.

Ik geef grif toe dat dit spijtig is. Ten tweede, met betrekking tot wat op de secundaire wegen gebeurt, hebt u in antwoord op collega Pinxten gezegd dat u veel verwacht van het lokale niveau. Ik vind echter dat er te weinig garanties zijn dat dit gaat lukken. Er zijn landelijke politiezones die deze opdracht gewoon niet zullen aankunnen. Die zullen dus niet op de expreswegen, op gevaarlijke gewestwegen, die intense controles kunnen doen die zij moeten doen. Dat zullen zij gewoon niet kunnen omdat veel van die lokale politiezones te landelijk, te klein zijn en niet de mogelijkheden, de knowhow en de middelen hebben. Ik vergelijk dat bijvoorbeeld met wat er in Nederland gebeurt waar het openbaar ministerie op een gegeven moment ook een plan heeft gemaakt voor verkeersveiligheid en gesteld heeft dat er per politieregio – en er zijn er vierentwintig in Nederland – achtentwintig gespecialiseerde

01.35 Jos Ansoms (CD&V): 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

agenten supplementair worden toegevoegd die ook de middelen krijgen, het geldt dus, om intens niets anders te doen dan verkeerscontroles, dat zijn zevenhonderd politiemensen voor Nederland, een land dat iets groter is dan België, die op die secundaire wegen bovenop datgene wat de lokale politie doet intens politiecontroles doen en niets anders dan dat. Dan heeft men echte controles en dan zal men ook een gedragwijziging tot stand brengen. Maar hier is het vis noch vlees. Hier worden wel mooie intenties naar buiten gebracht maar ik moet spijtig genoeg vaststellen dat met dit ontwerp het bij mooie intenties zal blijven en dat het in de praktijk niet zal werken. Ik vind het heel erg dat die politiezones die wel goed geïntentioneerd zijn door uw systeem onvoldoende beloond – of gestimuleerd worden zoals de heer Pinxten het zei – worden om het te gaan doen. Alstublieft, laat ons dan die politiezones waar het dan echt gebeurt en beter wordt de nodige financiële steun geven.

Wat nu de administratieve afhandeling van de boetes betreft, daar hebt u met geen woord over gesproken. De procureurs-generaal en de minister van Justitie hebben dit wetsontwerp voor het wordt goedgekeurd eigenlijk al klinisch dood verklaard. De procureurs-generaal hebben gezegd dat zij de processen-verbaal die zullen voortgebracht worden door de onbemande camera's van de heer Stevaert niet zullen kunnen afhandelen. Dat zeggen zij met zoveel woorden. Zij zeggen erbij dat dit wetsontwerp geen antwoord geeft op hun problemen. De minister van Justitie, die herhaalt dat, die zegt dat met even zoveel woorden dat dit wetsontwerp geen administratieve afhandeling is en dat hij een nieuw zal maken. Hij heeft iemand van de Gentse universiteit – ik weet niet wie – de opdracht gegeven om een studie te maken. Hij zegt dus in feite, terwijl wij hier nog moeten stemmen over dit ontwerp, dat het ontwerp op dat punt faalt. En als hier geen oplossing voor gegeven wordt, dan doen wij niet datgene wat wij moeten doen in dit Parlement.

Ik begrijp tot op zekere hoogte dat de meerderheid onze amendementen in deze niet zomaar kan aanvaarden. Maar laat ons dan minstens de kans of de tijd nemen om dat toch te doen.

Ik vind het heel spijtig – ik heb het daarstraks nog gezegd tegen een aantal collega's – maar u had dit wetsontwerp buiten deze "eindejaarssoep" moeten houden. Een eindejaarssoep waarbij alles aan alles werd gekoppeld in het vooruitzicht van eventueel vervroegde verkiezingen. Het wantrouwen tussen de verschillende coalitiepartners is zo groot dat alles aan alles werd gekoppeld. Bovendien moest alles vóór Kerstmis worden goedgekeurd. Dat is dodelijk gebleken voor dit wetsontwerp. Ik vind dat heel erg, want er zijn zoveel groeperingen in Vlaanderen en in België, zoveel oudercomités, wijkcomités en organisaties van ouders van verongelukte kinderen die vol verwachting uitkeken naar het Belgische Parlement opdat eindelijk eens een fundamentele wijziging zou worden aangebracht aan het verkeersveiligheidsbeleid. Wij kunnen dit nu niet. Uw collega's uit de meerderheid mogen het niet omdat alles aan alles gekoppeld werd. Wij kunnen wel een en ander voorstellen via amendementen om u toch ervan te overtuigen een en ander te veranderen. Ik stel vast dat op deze amendementen niet kan ingegaan worden. Dat vind ik het droevige verhaal van dit wetsontwerp dat is terechtgekomen in deze draaikolk van wetsontwerpen die allemaal aan mekaar gekoppeld worden,

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 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.

waardoor wij eigenlijk geen goed legistiek werk kunnen leveren.

Ik ga zo dadelijk nog een laatste poging doen – niet te lang – om nog enkele amendementen op een rijtje te zetten.

01.36 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): On a commencé le 25 septembre 2002. On aurait pu y consacrer tous les mardis après-midi en septembre, octobre et novembre ... Ce n'est pas une question de "melting pot" de fin de législature. C'est simplement que la commission de l'Infrastructure pourrait travailler de manière un peu plus efficace; elle pourrait se concentrer un peu plus sur le travail, ce qu'elle a fait au cours du dernier mois, vous en conviendrez avec moi!

01.37 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw Coenen, wij zijn met dit wetsontwerp terechtgekomen in de draaikolk of in de neerwaartse spiraal van het wetgevend werk van de jongste weken door het feit dat wij dus daar mee ingestopt zijn, naar ik vermoed door uw partij. Ik weet het niet, maar ik denk het. Er is een dusdanig fundamenteel wantrouwen tussen de coalitiepartners dat alles aan alles gekoppeld is. Dat is een zeer slechte zaak voor dit wetsontwerp. Als ik dat vergelijk met de discussie die wij in '90 gevoerd hebben over het vorige belangrijke wetsontwerp inzake verkeersveiligheid, toen er ook aan politiek gedaan werd, even goed als nu, toen werd dat buiten dergelijke combinaties gehouden en konden wij in de commissie voor de Infrastructuur een volwassen debat voeren, op basis van argumenten, op basis van voorstellen van meerderheid en oppositie, en werd er geamendeerd in de commissie. Hier was het parool dat er niks, maar dan ook niks mocht veranderd worden. We gaan niet belachelijk doen. Er is niks of niks gewijzigd, op een klein amendementje van de heer Schalck na, waarover ik wil praten. De andere waren dus gewoon een paar woordjes die veranderd zijn.

Fundamenteel is er geen aanpassing gebeurd en dat betreurt ik. Daarom vind ik dit een wetsontwerp van de gemiste kans en vind ik het spijtig dat wij vanuit de oppositie, vanuit CD&V, spijtig genoeg dit wetsontwerp niet kunnen goedkeuren. Ik had dat heel graag gedaan, ik meen dat, maar wij kunnen het niet goedkeuren omdat het echt zo veel kansen laat liggen. Gaan wij tegen stemmen? Neen, wij gaan niet tegen stemmen. Waarom niet? Omdat wij elke pas voorwaarts, ook dit kleine, aarzelende paars-groene pasje voorwaarts, toejuichen. Wij gaan dus niet tegen stemmen, maar het is echt een heel, heel klein, aarzelend pasje voorwaarts en daarom zullen wij ons onthouden. Ik blijf het herhalen en de toekomst zal het uitwijzen: op zeer korte termijn – waarschijnlijk na de verkiezingen – zullen wij hier terug in dit halfroond aanwezig zijn om fundamenteel over deze problematiek te discussiëren en de nodige reparaties aan te brengen aan dit wetsontwerp. Trouwens, vanuit CD&V zullen wij zo lang niet wachten. Voor het einde van de week reeds zal ik een reanimatiewetsvoorstel indienen op dit klinisch dode wetsontwerp.

De **voorzitter**: De algemene bespreking is gesloten.
La discussion générale est close.

Bespreking van de artikelen
Discussion des articles

01.36 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.

01.37 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.

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)**

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)**

Het wetsontwerp telt 45 artikelen.

Le projet de loi compte 45 articles.

Ingediende amendementen:

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)**

01.38 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, doordat het wetsontwerp werd aangekondigd als hét grote ontwerp inzake verkeersveiligheid van deze legislatuur, had ik het naïeve vermoeden dat wij van de gelegenheid gebruik konden maken een

01.38 Jos Ansoms (CD&V): J'espérais que ce projet réglerait définitivement un certain nombre de problèmes mais cela s'est

hele reeks bestaande problemen eens en voorgoed te regelen.

Achteraf heb ik moeten vaststellen dat dat niet zo was en dat wij te goeder trouw zijn geweest en te goeder trouw onze wetsvoorstellen hebben gekoppeld aan het voorliggende wetsontwerp in de hoop dat sommige elementen zouden kunnen worden opgenomen. Dat is echter niet mogelijk gebleken wegens de politieke koppeling, die ik zopas heb geschetst.

Het eerste amendement is daarvan een voorbeeld. Wij zitten al een hele tijd met het probleem van de prioritaire voertuigen. Ik wil niet verwijzen naar de eerste minister die destijds, een beroep doende op het zagezegd prioritair karakter van zijn voertuig, een zeer zware verkeersovertreding beging om ergens op een lunch of een diner te zijn. Wij hebben geprobeerd om eens en voorgoed komaf te maken met dergelijke zaken en het probleem van de prioritaire voertuigen te regelen op basis van buitenlandse wetgeving. Daarbij zeggen we dat het enkel maar kan voor dringende opdrachten, waarmee de problematiek van de heren Verhofstadt, Dewael en al die anderen ineens opgelost zou zijn en zij zich nooit meer zouden kunnen verschuilen achter een zagezegd prioritair voertuig.

Dat was echter niet de hoofdrede. Wij stellen vast dat heel wat bestuurders van echte prioritaire voertuigen – dan denk ik aan ambulances en brandweer- en politiewagens – af en toe in de verdrukking komen en verantwoordelijk worden gesteld door rechters. U weet dat er bepaalde rechters zijn – denk maar aan het vonnis van vandaag – die een heel andere visie hebben op verkeersveiligheid dan wij hier in het Parlement. Om die bestuurders een betere bescherming te geven, hebben wij een voorstel gedaan om eens en voorgoed de problematiek van de prioritaire voertuigen te regelen. Dat was het onderwerp van ons amendement. Spijtig genoeg heb ik de minister daarvan niet kunnen overtuigen in die bewuste nacht toen er maar één zaak van belang was, namelijk dat het wetsontwerp ongewijzigd zou worden goedgekeurd.

De **voorzitter**: Het amendement wordt aangehouden.

01.39 André Smets (cdH): Monsieur le président, permettez-moi d'intervenir à propos de cet amendement. C'est un amendement dont je mesure mieux la portée. Quand il faut intervenir sur les autoroutes avec des véhicules d'intervention d'urgence et des pompiers, s'il n'y a pas une tolérance à leur égard, on va au devant de difficultés. Un jour, ma commune a été assignée en justice car plusieurs pompiers à bord d'un seul véhicule avaient dû emprunter une voie interne d'autoroute pour gagner plus rapidement le véhicule accidenté qui comptait des blessés graves. Cela pose des problèmes, la réalité est extrêmement grave et je suis étonné qu'on n'intègre pas un amendement comme celui-ci qui concerne l'intérêt général. Il s'agit de faciliter les secours rapides auprès de personnes en difficulté, particulièrement le long des autoroutes. C'est grave!

De **voorzitter**: Bij artikel 2 heb ik een amendement van de heer Ansoms.

01.40 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb daarnet in mijn eerste betoog reeds gezegd dat ik ben geen grondwetspecialist ben. Vandaar ook dat ik mij in deze materie niet

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.

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

01.40 Jos Ansoms (CD&V): L'article 2 est contraire à la loi spéciale qui transfère aux Régions

zo goed thuisvoel. Maar ik moet wel zeggen dat wanneer dit ontwerp goedgekeurd wordt, er problemen zullen rijzen omdat het in strijd is met de bijzondere wet. De bijzondere wet zegt in artikel 6 paragraaf 10, ten eerste, dat de gewestwegen en hun aanhorigheden overgeheveld worden naar de Gewesten. Welnu, bij die aanhorigheden wordt ook begrepen: de wegsignalisatie en de wegbebakening. Dat betekent dus dat de Gewesten door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bevoegd zijn gemaakt voor wat in de wet voor de politie over het wegverkeer “de aanvullende reglementen op de gewestwegen” heet.

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.

Het nieuwe artikel 2 van het wetsontwerp zoals het werd geredigeerd is strijdig met die regionalisering van de aanvullende reglementen op de gewestwegen. En ook op die van openbare wegen door gewestbossen en -reservaten. Want, ten eerste, het nieuwe artikel 2 maakt de gemeenten bevoegd voor de aanvullende reglementen op alle wegen op het gemeentelijk grondgebied. Dus ook op de gewestwegen en openbare wegen door gewestbossen en -reservaten. En dat zorgt voor grote problemen inzake de bijzondere wet.

Vandaar ook dat wij een amendement hebben ingediend om daar een antwoord op te geven. Dat amendement luidt als volgt: “Onder voorbehoud van artikel 3 van deze wet en van de artikelen 2 en 3 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, stellen de gemeenteraden de aanvullende reglementen vast betreffende op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare gemeente- en provinciewegen.” En niet de gewestwegen. Ik denk dat dit een probleem is dat moet opgelost worden.

01.41 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Ansoms, onze tekst is zoals hij bestaat conform de Grondwet. Er is volgens mij geen probleem. Ik zie niet waarom wij openbare gemeentewegen en provinciewegen daarbij moeten voegen. Volgens mij is dat amendement niet noodzakelijk.

01.41 **Isabelle Durant**, ministre: Cet article est tout à fait conforme à la Constitution.

De **voorzitter**: Het amendement en artikel 2 worden aangehouden.

- De artikelen 3 en 4 worden artikel per artikel aangenomen.
- Les articles 3 et 4 sont adoptés articles par article.

Ik heb amendementen van de heer Ansoms om een artikel 4bis en een artikel 4ter in te voeren. Mijnheer Ansoms bespreekt u ze allebei ineens?

01.42 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, artikel 4bis strekt ertoe een reglementair antwoord te geven op een evolutie die zich voordoet. Tot nu toe is het wat de reglementering betreft noodzakelijk bij de inrichting van een wielervedstrijd of een autowedstrijd op openbare wegen dat er een toelating moet verkregen worden. Welnu, meer en meer zien wij in Vlaanderen – en op zich vind ik dat positief – dat er allerlei “runs” georganiseerd worden, meestal met caritatieve doelstellingen: met gehandicapten op motors of in vrachtwagens en dergelijke. Ik vind het positief dat in Vlaanderen dergelijke dingen gebeuren. Dat is goed voor de integratie, goed voor het vrijwilligerswerk, enzovoort. Maar, wat stellen wij vast? En nu spreek ik uit mijn ervaring als burgemeester:

01.42 **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

veel van die organisaties – die geen wedstrijden zijn – hebben wel dezelfde consequenties als wedstrijden. Ik bedoel: wat de organisatie en de veiligheid betreft.

Zij doen meestal hetzelfde als bij een wielervedstrijd, waarbij personen worden opgesteld in de zijstraten om het verkeer open te houden. Vaak rijden zij door rode lichten. Wellicht kent u dat soort toestanden, waarbij alles wordt afgezet door "motards" die het verkeer tegenhouden. Al wat wij zien gebeuren in Vlaanderen – en in de zomer vindt dat nagenoeg iedere zondag plaats – is volledig onreglementair. Daarvoor bestaat niet de minste regeling. Dat gebeurt veel in West-Vlaanderen, maar het meest van al in de provincie Limburg. Vandaar dat de gouverneur van West-Vlaanderen een werkgroep heeft opgericht en een volledig dossier heeft aangelegd en overgezonden aan de minister, met het verzoek een wettelijke basis te creëren voor en vergunningsvoorwaarden op te leggen aan dergelijke organisaties die dan recreatieve manifestaties met motorvoertuigen kunnen worden genoemd.

Ik heb dit algemeen geformuleerd omdat ik weet dat er zulke manifestaties worden georganiseerd met "motards" en met camions, maar morgen kan het met wat anders zijn, want de vindingrijkheid om iets te organiseren voor gehandicapten enzovoort, is in Vlaanderen onuitputtelijk. Vandaar dat wij vragen om deze materie eens en voorgoed te regelen in dit – althans voor de minister – belangrijke wetsontwerp, zodanig dat een wettelijke basis bestaat voor dergelijke manifestaties.

Mijnheer de voorzitter, dit was een technisch amendement, waarover geen politieke noch ideologische discussies werden gevoerd en ik hoopte dat dit amendement zou worden aangenomen door de minister en door de meerderheid.

De **voorzitter**: Het amendement nr. 11 wordt aangehouden.

01.43 Jos Ansoms (CD&V): Tenzij de minister van mening is veranderd en nu wel akkoord gaat, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Ik kom thans tot artikel 4ter.

01.44 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal nogmaals proberen de minister te overtuigen. Ditmaal krijg ik de steun van mevrouw De Cock.

Mevrouw De Cock hield in de commissie een vurig pleidooi om maximumtarieven op te leggen voor de rij scholen. Zij was ook van mening dat de bijkomende en noodzakelijke rijopleiding niet tot gevolg mocht hebben dat de kostprijs de pan zou uitrijzen en dat de rijopleiding onbetaalbaar zou worden voor jongeren of voor hun ouders. Vandaar dat ik een eenvoudig amendement indiende dat volledig tegemoetkomt aan de vraag van mevrouw De Cock en dat luidt: "De Koning kan maximumtarieven bepalen voor de rijopleiding en de bijscholing in de erkende rij scholen en de instellingen als bedoeld in artikel 23 bis".

Ik dacht dat dit een zeer eenvoudig amendement was waar iedereen zich kon achterscharen, maar de minister is het hiermee niet eens.

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.

01.44 Jos Ansoms (CD&V): 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.

Zij beweert dit niet te kunnen toestaan omdat Europa dat niet toelaat. Welnu, mevrouw de minister, ik ben de zaken eens goed nagegaan. Ik had nog nooit het voorrecht een Europese Top bij te wonen en ik ken al die deelnemers niet, maar ik weet wel dat Europa perfect toelaat dat maximumtarieven worden opgelegd in een bepaald land. Trouwens, dat doen de regeringen aan de lopende band; denk maar eens aan de broodprijzen, aan de benzineprijzen, de elektriciteitsprijzen, en dergelijke. Overal worden er maximumtarieven opgelegd. Waarom zou dat in België in godsnaam niet mogen wanneer het gaat over rijopleidingen? Ik heb dat vurig verdedigd idee van mevrouw De Cock overgenomen en ingeschreven in een zeer eenvoudig amendement waarmee volgens mij iedereen akkoord gaat, mijnheer Depreter. Iedereen kan het ermee eens zijn dat de minister afspraken maakt met de sector en maximumtarieven bepaalt voor de rij scholen.

01.45 André Smets (cdH): Monsieur le président, il est intéressant d'observer ce qui se produit maintenant. Les personnes intéressées étant démunies, ce sont les CPAS qui sont sollicités, notamment pour payer l'inscription aux cours d'apprentissage à la conduite de poids lourds, tentant ainsi de réinsérer les personnes dans le circuit du travail. Je ne comprends pas comment on refuse tout cela. Cela me paraît tellement aller de soi. C'est une remise au travail qui est facilitée.

Par ailleurs, je ferai remarquer que l'assemblée compte sept parlementaires, hormis Mme la ministre. Monsieur le président, pour un projet d'une importance capitale, sept parlementaires seulement siègent encore. Voilà qui mérite d'être relevé et noté! Il conviendra de le rapporter, demain, aux familles qui ont perdu des enfants! Telle est la réalité!

D'autre part, le calendrier, tel qu'il a été prévu, compte tenu des obligations devant lesquelles se trouvent les parlementaires et la ministre, est démentiel. Les conditions dans lesquelles il faut s'atteler à un projet comme celui-là, en dénombant sept parlementaires présents, sont inadmissibles eu égard au drame vécu par les parents d'enfants victimes de la route.

De **voorzitter**: Mijnheer Smets, er is inderdaad vanaf juli tot september constant aan gewerkt.

01.46 Jos Ansoms (CD&V): Wat antwoordt de minister op mijn amendement?

01.47 Minister Isabelle Durant: Wat ik in commissie heb gezegd. Wat de BTW betreft, is er een verplichting op Europees niveau. Er is een vraag om de BTW te verminderen van 21% tot 6%, maar we moeten wachten. Qua tarieven weet u ook dat het, behalve voor sommige producten zoals brood, niet mogelijk is op Europees niveau een plafond te bepalen. Ik heb dat gezegd in commissie. Ik kan nu alleen maar hetzelfde herhalen op hetzelfde amendement.

01.48 Jos Ansoms (CD&V): Ik had het hier niet over de BTW, maar over maximumtarieven. Europa verbiedt wel minimumtarieven, maar geen maximumtarieven voor bepaalde producten. De rijopleiding in de rij school is ook een product. Dus, mevrouw de minister, bent u niet correct in uw antwoord. Ik betreur dat de vice-eerste minister van

01.45 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!

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

01.48 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.

deze regering een dergelijk foutief antwoord geeft.

De **voorzitter**: De stemming over de amendementen wordt aangehouden.

- Artikel 4 wordt aangenomen
- L'article 4 est adopté

Op artikel 5 heb ik uw amendement nr. 13, mijnheer Ansoms.

01.49 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik doe nog eens een laatste poging, maar de heer Somers is al vertrokken. Hij heeft daarstraks op een vrij rudimentaire manier geprobeerd het debat te voeren over mijn logische vraag om de Koning toe te laten een opvolgingsperiode in te voeren en eventueel bepaalde beperkingen op te leggen in die opvolgingsperiode. Het is toch vrij onzinnig om in de wet te bepalen dat iedereen die een rijbewijs heeft, geacht wordt een bijscholing te volgen, zonder eraan toe te voegen wanneer dat moet gebeuren, hoe dat moet gebeuren, wat de sancties zijn wanneer men het niet doet enzovoort. Ik heb daarover vragen gesteld, maar ik heb geen antwoord gekregen. Als men dan zegt dat er een bijscholing moet komen – waar ik volledig achter sta –, dan moet men toch de moed hebben om in die tussenperiode – tussen het behalen van het rijbewijs en de bijscholing –, als het nodig is, bepaalde beperkingen op te leggen.

Ik maak dat mogelijk door mijn amendement, maar tot nu toe heb ik van de minister telkens een neen gekregen. Ik vind dat weerom een gemiste kans. Ik verwijs naar het buitenland, als het daar gaat over de herziening van de rijopleiding. In de meeste Europese landen gaat het inderdaad om een rijopleiding met een opvolgingsperiode, met een tweede bijscholing en een tweede examen. Dat ligt in elk land een beetje anders, maar in de meeste landen worden op een ernstige manier beperkingen opgelegd in de opvolgingsperiode. Dat is niet het geval in het Belgische wetsontwerp, terwijl het zeker in ons land nuttig zou zijn om nieuwe bestuurders – ik zal het woord "jong" niet uitspreken, want dat klinkt dan paternalistisch – tegen zichzelf te beschermen. Toch wordt mijn amendement niet aanvaard. Ik betreur dat, want het is een gemiste kans om een fundamentele wijziging aan te brengen in de rijopleiding. Als het in één land nodig is dat dat gebeurt, is het zeker in ons land met 1.500 verkeersdoden per jaar.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, de stemming over uw amendement nr. 13 en het artikel 5 worden aangehouden.

U hebt een amendement nr. 22 op artikel 6.

01.50 Jos Ansoms (CD&V): Hier gaat het over het bewuste artikel van de verkeersboetes. Ik heb tot vervelens toe proberen aan te tonen dat de discussie volledig verkeerd is gestart. Ik ga het dus niet lang meer rekken, maar toch nog eens kort de essentie weergeven.

De discussie is volledig verkeerd gestart door een te grote sprong te maken tussen de boete die gekleefd wordt aan een gewone overtreding en de boete die gekleefd wordt aan een zware overtreding in de eerste categorie. Dan is er dezelfde minimumstraf voor de tweede categorie en weer een hele grote sprong naar de derde categorie. Dat heeft geleid tot een verwarrende discussie, waar

01.49 Jos Ansoms (CD&V): 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.

01.50 Jos Ansoms (CD&V): 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

we hier vandaag nog eens getuige van waren, waar we vier uren mee bezig zijn geweest in de commissie, waar de regering nog niet uit is en waar de problematiek gewoon wordt doorgeschoven naar de Ministerraad, die daarover al of niet voor de volgende verkiezingen een beslissing zal nemen.

Aan de kern van het probleem is echter niets veranderd. De discussie zal juist dezelfde zijn, of wij die nu voeren met de heren Bellot en Somers in de commissie voor de Infrastructuur, of die wordt gevoerd door de heren Reynders, Duquesne, Daems en mevrouw Durant in de Ministerraad. U zult er niet in lukken om een logische categorisering van de boetes door te voeren, door het verschil tussen een gewone overtreding, en wat u – wat het ook moge zijn – in een zware overtreding eerste categorie gaat stoppen. Vandaar dat wij van in het begin gepleit hebben om voor een logische opbouw te zorgen, en in de verschillende categorieën de boetes te verlagen. Daarom stellen wij voor om de 100 euro te vermenigvuldigen met 5,5, de derde categorie te vervangen door 60, voor de tweede categorie de 50 euro vervangen door 40 en voor de eerste categorie de 50 euro te vervangen door 20. Dan komen wij tot een logische opbouw, zonder die zware boetes. Dan kan men op een rustige manier, afgewogen, al die honderden overtredingen catalogeren in de juiste categorie, zonder dat daar weer heftige discussies over moeten worden gevoerd, niet in het Parlement, niet in de commissie voor de Infrastructuur, maar in de Ministerraad. Ik durf nu reeds te voorspellen dat de huidige regering, de huidige Ministerraad er niet zal uitgeraken voor de volgende verkiezingen. Dat is weerom maanden en maanden tijdverlies.

Op artikel 6 werd een amendement nummer 71 ingediend door de heer André Smets.

Le **président**: J'ai ensuite un amendement de M. Smets à ce même article.

01.51 André Smets (cdH): Monsieur le président, j'ai des chiffres relativement comparables à ceux de M. Ansoms. C'est un amendement préventif car je ne suis effectivement pas convaincu non plus que l'interprétation de Mme la ministre sera suivie d'effets, même si c'est sa volonté. Je suis personnellement inquiet de voir appliquer un système de centimes additionnels ajoutés et augmentés d'ailleurs. Il y aura un beau débat par la suite. Je continue à dire que ce qui nous intéresse, ce sont des amendes plus raisonnables et une politique de contrôles renforcée, telle que le souhaite le gouvernement dans l'affirmation de ses grands principes. Ici, c'est un amendement préventif que nous déposons.

01.52 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je voulais simplement dire à M. Smets que tant de prévention me touche et que c'est fort aimable d'inventer le nouveau concept d'amendement préventif. Trêve de plaisanterie, je ne partage évidemment pas votre appréciation. Le travail doit se faire par arrêté royal délibéré sérieusement en Conseil des ministres en tenant compte, entre autres, des différents éléments qui ont été débattus pendant de longues heures en commission et ce soir. Mais je ne partage pas votre volonté de nous protéger contre nous-mêmes. C'est fort aimable mais nous nous occupons nous-mêmes.

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.

01.51 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.

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

01.53 André Smets (cdH): Monsieur le président, je parie que dans quelques mois, je ne regretterai pas d'avoir déposé cet amendement préventif.

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

Le **président**: Le vote sur les amendements et sur l'article est réservé.

Ik houd de stemming over de amendementen en artikel 6 aan.

- De artikelen 7 tot 18 worden artikel per artikel aangenomen.
- Les articles 7 à 18 sont adoptés article par article.

Op artikel 19 werd amendement nr 26 ingediend door de heer Ansoms. Verwijst u naar de schriftelijke toelichting?

01.54 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de zeer grondige en logisch opgebouwde motivering. Ik zal de essentie ervan verduidelijken.

De CD&V-fractie vraagt dat in punt 1, paragraaf 1, ten eerste, de woorden "34, paragraaf 1" worden geschrapt. Ik vind het te verregaand dat een alcoholovertreding 0,5 pro mille kan bestraft worden met een verval van het recht op sturen. Waarom? Men is niet logisch. Die alcoholovertreding komt in artikel 55 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer niet in aanmerking voor de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs. Men moet weten wat men wilt. Ofwel vindt men dat belangrijk en kan het rijbewijs voor die overtreding onmiddellijk ingetrokken worden en dus ook een verval van het recht op sturen uitgesproken worden. Men kan echter niet het ene wel en het andere niet toelaten. Daarom vind ik dat de desbetreffende woorden moeten worden weggelaten.

Mijn fractie wenst eveneens de nieuwe paragraaf 2 van artikel 38 te schrappen, omdat het een maatregel bevat die, ons inziens, écht betuttelend is ten opzichte van de jongeren. Het artikel maakt het, aldus mevrouw Durant, mogelijk het rijbewijs van jongeren af te pakken tijdens de weekends. Ik zie niet in waarom het rijbewijs van jongeren alleen maar tijdens de weekends moet worden afgepakt. Denkt u dat jongeren tijdens weekends te veel drinken of te veel drugs gebruiken zoals de heer Somers op een relatief demagogische manier heeft verkondigd? Ik vind dat niet.

Ik vind niet dat expliciet tijdens het weekend het rijbewijs van de jongeren moet worden afgenomen en tijdens de week teruggegeven. Dat is voor mij fundamenteel.

Ten tweede, dat is praktisch niet uitvoerbaar. Als men iemand het rijbewijs afneemt, hoe zal men dat praktisch organiseren? Zal men het elk weekend inleveren en terug afhalen bij de griffie of op het gemeentehuis? Ik zie het al gebeuren. Dat is praktisch niet uitvoerbaar. Daarom ben ik tegen dit voorstel van mevrouw Durant. Het is betuttelend ten opzichte van de jongeren. Het verdenkt de jongeren ervan dat zij tijdens het weekend allerlei gekke toestanden uithalen in het verkeer. Ik ben niet van dat idee. Daarnaast is het praktisch niet uitvoerbaar. Daarom vraag ik de schrapping van deze maatregel. Ik hoop dat de minister ons daarin volgt.

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

De **voorzitter**: De stemming over het amendement en het artikel 19 wordt aangehouden. Le vote sur l'amendement et l'article 19 est réservé.

- Artikel 20 is aangenomen.
- L'article 20 est adopté.

Er is een amendement nummer 28 van Jos Ansoms ertoe strekkend een nieuw artikel 20bis in te voeren.

01.55 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar de geschreven motivering die bij het amendement is gevoegd. Ik wil in het kort toelichten waarover het gaat. Op dit ogenblik bestaat in de verkeerswetgeving de notie lichamelijke ongeschiktheid. De rechter kan bijvoorbeeld het rijbewijs van iemand inhouden voor een bepaalde periode omdat hij of zij lichamelijk ongeschikt is. Welnu, spijtig genoeg stellen wij in onze moderne samenleving vast dat er dikwijls ook een geestelijke ongeschiktheid is om zich in het verkeer te begeven. Dat begrip komt niet voor in de wetgeving. Onder meer in Duitsland en in Luxemburg bestaat dat wel en kan de rechtbank iemand wegens een geestelijke ongeschiktheid het recht tot sturen ontzeggen. Bij ons is dat niet mogelijk. Op vraag van hulpgroepen die rond dit thema werken, zoals die in het Gentse, zouden wij dit element in de wetgeving willen inbrengen. Wij willen het vandaag niet volledig uitwerken, maar willen de Koning de kans geven het hoofd te bieden aan nieuwe evoluties zoals toxicomanie, stress, depressies en zoveel nieuwe elementen van onze welvaartsmaatschappij en de negatieve effecten ervan.

Vandaar dat wij een niet-ideologisch maar zeer technisch en het algemeen belang dienend amendement hebben ingediend. Ik hoop nogmaals, tegen beter weten in, dat de meerderheid dat amendement zal steunen.

De **voorzitter**: In elk geval, het amendement nr. 28 wordt aangehouden.

01.56 Jos Ansoms (CD&V): Ik dacht dat u wilde zeggen: "In elk geval is het een goed amendement." Ik dacht dat u dat zou zeggen.

De **voorzitter**: In noodgeval wordt uw amendement aangehouden.

01.57 Jos Ansoms (CD&V): Ik dacht dat het een lapsus was.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, ik ben voorzitter van gans het Parlement. Ik mag geen appreciatie laten blijken.

- De artikelen 21 tot 24 worden artikel per artikel aangenomen.
- Les articles 21 à 24 sont adoptés article par article.

Mijnheer Ansoms, op artikel 25 heb ik uw amendement nummer 40.

01.58 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat gaat over de intrekking of de teruggave van het rijbewijs. Het is dus mogelijk dat de rechter het rijbewijs kan teruggeven. Op dit ogenblik gebeurt het dat rechters dat om bepaalde redenen ook onmiddellijk doen, na enkele dagen reeds. Ik vind dat geen goed signaal. Met die zin probeer ik de terminologie van paars-groen wat over te nemen. Ik

01.55 Jos Ansoms (CD&V): L'amendement n° 28 insère un article 20bis, 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.

01.58 Jos Ansoms (CD&V): 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

vind het geen goed signaal dat de rechter na enkele dagen een rijbewijs al kan teruggeven. Ik vind dat het rijbewijs, als het dan toch ingetrokken wordt, pas teruggegeven kan worden vanaf de vijftiende dag na de intrekking. Anderzijds, de verlenging tot een maand vind ik dan ook weer te zwaar. Vandaar beperken wij die verlenging tot eenentwintig dagen.

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.

De **voorzitter**: De gulden middenweg! De stemming over artikel 25 en amendement nummer 40 wordt aangehouden.

- De artikelen 26 tot 28 worden artikel per artikel aangenomen.
- Les articles 28 à 28 sont adoptés article par article.

Mijnheer Ansoms, op artikel 29 heb ik uw amendement nummer 45.

01.59 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, u zal mij niet geloven, maar de heer Schalck heeft mij ervan kunnen overtuigen dat de administratieve afhandeling werkelijk een vooruitgang is. Werkelijk ongelooflijk! Maar dan vraag ik me af waarom voor de overtredingen van artikel 65 bis, §1, namelijk die drie die via administratieve weg moeten worden afgehandeld, de minnelijke schikking blijft voortbestaan.

01.59 Jos Ansoms (CD&V): 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.

Ik vind dat u logisch moet zijn. Als u gelooft in de administratieve afhandeling – en u gelooft er blijkbaar in –, moet u volgens mij zeggen dat de minnelijke schikking niet meer van toepassing is voor die drie overtredingen. Dan is men consequent. Nu blijven de twee systemen naast elkaar bestaan. Dat laat mij zeggen en vermoeden – de bewijzen zullen binnenkort worden geleverd – dat de parketten voort zullen gaan met de minnelijke schikking. Zij zullen de administratieve afhandeling niet toepassen. Dat zou ik spijtig vinden. U vindt die administratieve afhandeling immers een heel goed systeem.

De **voorzitter**: De stemming over het artikel en over amendement nr. 45 wordt aangehouden.

Artikel 30. Geen opmerkingen? Aangenomen.

Bij artikel 31 is er een amendement nr. 46 van de heer Ansoms.

01.60 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat amendement is eigenlijk het scharnieramendement. Dat handelt over de echte administratieve afhandeling. Het amendement is niet anders dan ons wetsvoorstel dat al enkele jaren in het archief van het Parlement rust. In het amendement proberen wij het goede systeem – dixit mevrouw Detiège en vele anderen – vanuit Nederland te introduceren in de Belgische wetgeving.

01.60 Jos Ansoms (CD&V): 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% 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

Waarom vinden wij ons systeem veel beter dan het systeem dat mevrouw Durant voorstelt?

Ten eerste is de administratieve afhandeling, waarvan de heer Verwilghen zegt dat het geen afhandeling is, beperkt tot slechts een drietal overtredingen. Men is werkelijk erg bang. De koudwatervrees – of wat was het, mevrouw De Cock – wordt hier nog eens bewezen. Het is echter onder druk van de liberalen. Ik maak u het verwijt niet.

Mevrouw de minister kon alleen maar die drie overtredingen administratief – en dan nog – afhandelen. De materialiteit van de overtredingen staat immers onomstotelijk vast. Derhalve wilde de minister daarvoor dan toch een oogje sluiten.

traitement administratif.

Dat is nu eens echt koudwatervrees. In vele andere landen, zoals Nederland, gaat men veel verder. In die landen laat men zich niet leiden door dergelijke flauwekul als de materialiteit van de bewijslast. Men kan er derhalve veel meer overtredingen administratief afhandelen.

De tweede opmerking bij het ontwerp is dat we de administratieve afhandeling weg moeten houden bij de parketten. Het is ook wat de heer Van Lysebeth en al de anderen vragen: haal 90% van de verkeersovertredingen weg bij de parketten. Dan is het een echte administratieve afhandeling. In ons voorstel gebeurt dat ook. Het gaat rechtstreeks van de politie naar de ontvanger van de penale boete. Het moet dus niet meer langs de parketten gaan, waar het immers fout loopt. Dat weten wij intussen en ze zeggen het zelf. Daarom hoop ik – maar de hoop zal ijdel zijn – dat men ons amendement aanneemt. Als ik echter de heer Verwilghen mag geloven, dan zullen we hier binnenkort een nieuwe tekst krijgen met een echte administratieve afhandeling van de verkeersboetes. Ik zal dan mijn tekst bovenhalen en we zullen dan zien of er een meerderheid gevonden wordt.

01.61 Daan Schalck (SP.A): (...) de procureurs een probleem aangekaart hebben en vragen om de onmiddellijke inning die de politie doet, ook van toepassing te maken op andere overtredingen. Ze vragen geenszins om uw systeem van administratieve inning in te voeren. Ik denk dat u zich vergist als u denkt dat u wat dat betreft een bondgenoot vindt bij de procureurs, integendeel zelfs. Dat was trouwens ook het advies van 5 jaar geleden op een wetsvoorstel van u en de heer Cuyt. Ze waren ertegen om op die manier te werken.

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

01.62 Jos Ansoms (CD&V): Er is op dat punt wel vooruitgang. De heer Van Lysebeth – als ik hem goed gehoord heb en ik denk dat ik hem goed gehoord heb – is wel voorstander om die overtredingen weg te houden bij de parketten. Dat geldt voor de heer Van Lysebeth, ik zeg niet dat het voor iedereen geldt.

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

01.63 Daan Schalck (SP.A): (...) Ze zijn met 27 en hebben 27 verschillende meningen. Dat is ook het probleem om inzake verkeersveiligheid vooruitgang te boeken. Ze hebben één punt gemeenschappelijk en dan zijn er 27 die nog hun eigen commentaar geven.

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

01.64 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer Schalck, dat is een reden te meer om het niet over te laten aan de procureurs-generaal en het hier wettelijk te regelen, wij samen als wetgever. Dan is de discussie in één keer voorbij.

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

De **voorzitter**: Ik houd de amendementen nrs. 46 en 51 aan, alsook artikel 31.

Ik heb een amendement nummer 54 van Jos Ansoms bij artikel 32.

01.65 Jos Ansoms (CD&V): Ik meen dat ik nog een

subamendement had bij artikel 31.

De **voorzitter**: Ik dacht dat u dat behandeld had.

01.66 Jos Ansoms (CD&V): Het was een amendement waar eigenlijk ook weer iedereen het over eens was maar gezien de koppeling en alles stemmen voor het einde van het jaar gaat het over de mensen die de hoge verkeersboetes – die niet hoog zijn – niet kunnen betalen. U moet toch kunnen volgen, mijnheer de voorzitter. De heel hoge boetes, die volgens de heer Somers niet hoog zijn, kunnen niet betaald worden door sommige mensen. Die kunnen dan een vermindering krijgen. De vraag is natuurlijk, als men dat zo algemeen stelt als het nu voorligt, of daar heel wat vlugge Vlamingen, Brusselaars en Walen misbruik van gaan maken om aan te tonen bij de rechtbank dat zij onvermogen zijn. Volgens de tekst kan men dus alle mogelijke argumenten en middelen aanhalen om te bewijzen dat men onvermogen is. Ik had daar een vrij eenvoudig voorstel voor waarmee eigenlijk iedereen akkoord ging, zelfs de heer Bellot, namelijk dat wij dit best laten bewijzen aan de hand van een attest van het OCMW van de woonplaats van de dader waaruit blijkt dat de dader zich in een precaire financiële toestand bevindt. Als wij geen dergelijke sluis invoeren, vrees ik het ergste. Dan pas gaat er een overrompeling zijn van de politierechters. Er gaan dus heel veel zakenmensen en managers proberen aan te tonen wanneer zij te snel rijden dat zij onvermogen zijn om die hoge boetes te betalen. Ik garandeer u dat het daarop zal eindigen. U kunt dat nog voorkomen door bijvoorbeeld dit amendement aan te nemen en die directeurs of managers te verplichten langs het OCMW te passeren en daar een attest te gaan halen dat zij zich in een precaire financiële toestand bevinden. Dat zal heel wat van hen ontraden om dit spelletje te spelen. Dat is mijn overtuiging, mijnheer Bellot, en ik dacht dat u daar eigenlijk ook wel mee akkoord ging. Maar u mag niets meer veranderen, dacht ik, aan dit wetsontwerp.

01.67 Isabelle Durant, ministre: Je ne voudrais pas laisser dire que nous n'avons pas été attentifs ou soucieux de la question des personnes en situation financière précaire. Vous ajoutez ici un élément qui est d'ailleurs loin d'être indispensable parce que le projet lui-même prévoit très clairement que les situations financières précaires dans lesquelles se trouve le contrevenant peuvent être prises en compte, y compris par une diminution en dessous du seuil des amendes, et donc pas seulement pour étaler leur paiement. Il nous semble que notre projet prévoit quelque chose d'important et élargit même la possibilité qui préexistait jusqu'ici. Je ne voudrais pas qu'on laisse croire qu'en ne prenant pas cet amendement, nous ne sommes pas attentifs aux personnes en situation financière précaire et qui pourraient, dans certains cas, être mises en difficulté par un acte qu'elles ont commis ou par l'amende qui correspond à cette infraction.

01.68 Jos Ansoms (CD&V): Ik heb niet beweerd dat u geen aandacht hebt voor mensen in een precaire financiële toestand. Ik vrees alleen maar dat van de formulering van het artikel misbruik zal gemaakt worden om betalingen op de lange baan te schuiven en spelletjes te spelen ten aanzien van de politierechter om op die manier aan te tonen dat men zich in een financieel precaire toestand bevindt terwijl dit niet waar is. Wij weten toch allemaal wat er in dit

01.66 Jos Ansoms (CD&V): 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.

01.67 Minister Isabelle Durant: 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.

01.68 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

land gebeurt op fiscaal gebied. Ik voorspel u dat ook veel misbruik zal gemaakt worden van dit artikel en dat de politierechters dan pas zullen overspoeld worden met overtreders die dit artikel gaan invoeren om zagezegd een precaire financiële toestand aan te tonen.

moins qu'on n'impose la présentation d'une attestation du CPAS.

01.69 François Bellot (MR): Monsieur le président, je pense que les personnes en difficulté ne s'adressent pas toutes au CPAS, c'est là le problème. Il y a des personnes en difficulté, dans des situations précaires, qui ne s'adressent pas nécessairement au CPAS et qui ont sans doute d'autres voies ou qui parviennent à en sortir. Dans leur cas, une amende pénale relativement importante viendrait perturber le bon fonctionnement de leur situation financière et matérielle. J'imagine donc que les juges vont solliciter de leur part toute une série d'attestations, de documents qui pourraient venir étayer cette situation.

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

De **voorzitter**: Het amendement nummer 51 en het artikel 31 worden aangehouden.

Op artikel 32 is er een amendement nummer 54, mijnheer Ansoms. U verwijst naar uw verslag?

01.70 Jos Ansoms (CD&V): Ik kan ook verwijzen naar de uiteenzetting van de heer Pinxten. Het gaat om het amendement-Pinxten, als ik het goed begrepen heb, dat hij daarstraks met veel verve verdedigd heeft. Ik zal dus ook kijken naar zijn stemgedrag overmorgen. Ons amendement komt in ieder geval volledig tegemoet aan de bekommernissen van de heer Pinxten.

01.70 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.

De **voorzitter**: Uw amendement 54 wordt aangehouden, alsook het artikel 32.

Artikel 33. Geen opmerkingen. Aangenomen.

Ik heb een amendement voor een artikel 33bis, mijnheer Ansoms.

01.71 Jos Ansoms (CD&V): Daarin is mijn pleidooi verwoord, dat ook al enkele jaren oud is, ingegeven door de zorg voor de verkeersslachtoffers. Ik vind dat het hoog tijd wordt in ons land dat wij kunnen beschikken over een centrum voor verkeersslachtoffers. Dat centrum zou de volgende opdrachten hebben: ten eerste, de problemen van de verkeersslachtoffers te bestuderen en oplossingen voor te stellen om het lot van de verkeersslachtoffers en hun families te humaniseren, ten tweede, de regering en het Parlement te adviseren bij alle maatregelen van de regering en de wetgevende macht die het lot van de verkeersslachtoffers betreffen, ten derde, te bemiddelen tussen de slachtoffers en hun families enerzijds en de overheidsinstellingen, de verzekeringsondernemingen en de ziekten-invaliditeitsverzekering anderzijds en de bevolking te sensibiliseren voor het lot van de verkeersslachtoffers en hun families.

01.71 Jos Ansoms (CD&V): 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.

Wij hebben de Dutroux-affaire meegemaakt in ons land; wij hebben de post-Dutroux-affaire meegemaakt; wij hebben gezien tot wat dat geleid heeft. Wij hebben daaruit Child Focus zien ontstaan. Ik sta daar volledig achter. Ik vind dat belangrijk. Jaarlijks sterven er meer dan honderd kinderen op onze wegen. Meer dan honderd ouders en familieleden zien daardoor hun hele leven verwoest. Welnu, ik vind het meer dan tijd dat er ook aandacht gaat naar de families van die slachtoffers en dat hun problematiek op een ernstige wijze

bestudeerd en bediscussieerd wordt in een dergelijk centrum.

Vandaag wordt nogmaals bewezen door de actualiteit dat zo'n centrum meer dan ooit op zijn plaats is. Kunt u zich voorstellen wat bijvoorbeeld het vonnis van de rechter in Gent in verband met de twee door een chauffeur doodgereden twee kinderen voor psychische gevolgen heeft voor al die honderden en de jongste jaren spijtig genoeg misschien wel duizenden ouders van verongelukte kinderen.

Ik ben ervan overtuigd dat, als zo'n centrum zou zijn opgericht en zijn degelijkheid en zijn werking reeds zou hebben aangetoond, het minder zou voorkomen dat dergelijke vonnissen zouden worden geveld.

Ten tweede, ik vind het heel goed en heel plezant voor de ministers dat er een actie Levenslijn is, die een dergelijk huis voorstelt, en dat de ministers opdraven in de uitzending en grote cheques afgeven.

Laat ons de wettelijke verankering geven voor een dergelijk initiatief. Ik weet dat de minister zal zeggen dat het gaat over personen en dat dit een gemeenschapsmaterie is. Child Focus gaat ook over personen, men heeft daar ook een federaal kleedje aangepast. In de praktijk weten wij allemaal dat de opdracht van het centrum verder gaat dan de enge federale bevoegdheden.

Wij willen van deze gelegenheid gebruik maken om dit initiatief dat wij enkele jaren geleden hebben genomen met een wetsvoorstel in dit wetsontwerp, in te schuiven. Het staat er alleen maar in met algemene termen. Het is aan de minister om daaraan vorm te geven.

01.72 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je ne vais pas revenir sur la compétence des Communautés, bien que cette matière soit de type communautaire. Je voudrais tout de même qu'on ne fasse pas l'amalgame entre l'action de Child Focus, que je soutiens moi aussi, et l'action que devrait mener le centre que vous envisagez.

01.72 Minister Isabelle Durant: Je mag Child Focus, dat de politie helpt, en het centrum dat u voor ogen heeft niet over dezelfde kam scheren. Een federaal centrum is niet de oplossing.

Child Focus a été créée, avant tout, pour s'ajouter aux services de police, pour permettre la diffusion d'informations et d'affichettes, ainsi que pour permettre de retrouver les enfants dans un délai extrêmement court puisque l'enquête a démontré combien les questions sont importantes pendant les 24 ou les 48 premières heures de la disparition.

En l'occurrence, nous sommes confrontés à un autre problème, certes réel. Il existe déjà un certain nombre de lieux dans lesquels les familles, les parents et les victimes peuvent trouver des réponses de différente nature, que ce soit à l'IBSR, dans les maisons de justice, etc., sur le droit des victimes et la manière de les faire valoir. En outre, une série d'associations existent sur le terrain; ensemble, nous avons beaucoup travaillé sur toutes les questions psychologiques liées à la difficulté, voire au traumatisme, que représente le fait d'être victime. A ce niveau-là, il s'agit vraiment tout à fait de compétences de type communautaire. Aussi, autant votre question est juste, autant je trouve que la réponse ne réside certainement pas dans la création d'un centre fédéral.

De **voorzitter**: De stemming over het amendement 56 en het artikel 33 wordt aangehouden.

Le vote sur l'amendement 56 et l'article 33 est réservé.

- Artikel 34 wordt aangenomen.
- L'article 34 est adopté.

Mijnheer Ansoms, u bespreekt amendement nr. 57 bij artikel 35?

01.73 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dat valt zeer kort toe te lichten. Ik ga volledig akkoord met dit artikel. Het is een van de weinige positieve punten die in het wetsontwerp staan: dat de maximumstrafmaat voor overtredingen die de dood tot gevolg hebben, verruimd wordt tot 5 jaar en dat expliciet op vraag van de Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen. Ik sta 100% achter die maatregel, maar dan moet men ook consequent zijn en dus wil ik vragen dat de maximumstrafmaat voor overtredingen die zeer ernstige verwondingen tot gevolg hebben – iemand kan gehandicapt zijn voor de rest van zijn leven bijvoorbeeld – van 1 jaar op 2 jaar zou worden gebracht.

01.73 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.

De **voorzitter**: De stemming over het amendement nr. 57 en het artikel 35 wordt aangehouden.
Le vote sur l'amendement n° 57 et l'article 35 est réservé.

U hebt ook een amendement nr. 59 ingediend tot schrapping van artikel 36, mijnheer Ansoms?

01.74 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, waarom ik die schrapping vraag, staat letterlijk in het advies van de Raad van State. Het zijn maar vijf regeltjes, dus ik zal ze voorlezen. U bent voorzitter van deze Kamer. U moet ons dus behoeden voor stomiteiten op legistiek vlak. Ik roep u dus tot getuige als u zult horen wat ik lees.

01.74 Jos Ansoms (CD&V): 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.

“Deze bepalingen gelden voor alle strafbare feiten. Zij horen dan ook niet thuis in een ontwerp van wet dat meer bepaald betrekking heeft op de verkeersveiligheid. Bovendien is de rechtvaardigheid van de dringende noodzakelijkheid in het licht van het onderwerp van de ontworpen bepalingen ondeugdelijk. Deze bepalingen worden bijgevolg niet onderzocht”. Kortom, de Raad van State zegt dat de verhoging van de opdecimen van 40 naar 45 – of de 10% van de heer Somers – van alle boetes niet thuishoort in dit wetsontwerp omdat het te algemeen is en over alle wetgevingen gaat. Het artikel is zelfs zo ondeugdelijk dat de Raad van State er geen advies over wenst te geven. En toch wordt de meerderheid hier gedwongen dat goed te keuren.

En outre, les amendes de circulation sont, en Belgique, parmi les plus élevées d'Europe et il n'est donc guère judicieux d'encore les majorer de 10%.

Als voorzitter van de Kamer moet u mij eens uitleggen hoe zo iets mogelijk is. Volgens mij is het onaanvaardbaar dat zo iets gebeurt, te meer daar wij inmiddels allemaal weten dat de verkeersboetes in ons land al behoren tot de duurste in Europa. Ik vraag mij dan af waarom de boetes, inclusies de verkeersboetes, met 10% moeten stijgen. Kunt u mij daarop een antwoord geven, mijnheer de voorzitter?

Le **président**: J'ai un amendement n° 95 et un amendement n° 72 de M. Smets à l'article 36.

01.75 André Smets (cdH): Monsieur le président, j'ai parlé tout à l'heure d'amendement préventif mais le montant des amendes est suffisamment important pour qu'on se tienne tranquille quant à une volonté d'augmentation des décimes additionnels. L'argumentation

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

donnée par M. Ansoms est logique. Cette modification légale a une portée qui dépasse la seule compétence de la sécurité routière. Elle n'a nullement sa place dans ce projet de loi.

van de heer Ansoms.

Le **président**: Le vote sur les amendements et l'article 36 est réservé.

De amendementen 59 en 72, alsook artikel 36 worden aangehouden.

Het artikel 37 wordt aangenomen.

L'article 37 est adopté.

Op artikel 38 werd een amendement nummer 60 ingediend door de heer Ansoms.

01.76 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, via amendement nummer 60 trachten wij de minister van Mobiliteit en Vervoer nauwer te betrekken bij het beleid inzake verkeersveiligheid.

Mijn amendement strekt ertoe enkele aanpassingen door te voeren in verband met de wet van 7 december 1998 tot organisatie van de geïntegreerde politie.

Wij willen de minister van Mobiliteit en Vervoer inderdaad meer bevoegdheden geven, zodanig dat de minister van Binnenlandse Zaken niet alleen de sleutel in handen houdt om te komen tot meer verkeerscontroles en dergelijke, omdat wij weten dat de huidige minister van Binnenlandse Zaken – en de toekomstige misschien ook – weinig belangstelling heeft voor de problematiek.

Dat is de reden waarom wij vragen dat de minister van Mobiliteit en Vervoer terzake mede bevoegd zou worden. De politie werd hervormd in de nasleep van de Dutroux-zaak en ingevolge de richtlijnen van de commissies die zich bogen over zware criminaliteit. Daarbij werd echter vergeten dat er zich ook een probleem voordeed op het vlak van verkeersveiligheid.

Om dit recht te zetten willen wij binnen die geïntegreerde politie ook een speciale dienst oprichten voor de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, de stemming over dit amendement en het artikel 38 wordt aangehouden.

- De artikelen 38 tot 44 worden artikel per artikel aangenomen.

- Les articles 38 à 44 sont adoptés.

Er zijn vier amendementen van de heer Ansoms om nieuwe artikelen 44bis en 44ter in te voegen.

01.77 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal deze allemaal eventjes toelichten. Het gaat hier om een ingreep in de fiscale wetgeving. Het eerste artikel is gewoon de invoeging van een hoofdstuk 8 over fiscale bepalingen. Meer niet. Wat is dan de inhoud van deze drie fiscale bepalingen? Wij vragen dat de levering van goederen en diensten die betrekking hebben op veiligheidsuitrustingen voor weggebruikers en niet-verplichte veiligheidsuitrustingen voor de voertuigen in het wegverkeer, van belastingen worden vrijgesteld. Ik denk aan dobli-spiegels enzovoort. Wij willen een fiscale stimulans geven aan dergelijke investeringen.

01.76 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.

01.77 Jos Ansoms (CD&V): Les amendements n°s 69, 62, 19 et 20 tendent 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

Daarnaast komen ook onze twee andere amendementen terug die met de rijopleiding hebben te maken, met name de BTW-verlaging van 21% naar 6% voor de rijopleiding en de fiscale aftrekbaarheid van de kosten voor de rij scholen of de instellingen die deze nieuwe bijscholing zullen geven. Ik weet nu wel dat een en ander – de BTW-verlaging – op Europees vlak moet worden geregeld, maar niets staat ons in de weg nu reeds een wettelijke beslissing te nemen in afwachting dat Europa daarmee akkoord gaat.

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.

Als ik lees dat de minister van Middenstand vindt dat bijvoorbeeld de horecasector in problemen zit, en dat er een mogelijkheid zou moeten bestaan om die tarieven op 6% te brengen voor de restaurants, waarom zouden wij deze mogelijkheid dan ook niet creëren, zij het dat het achteraf moet worden goedgekeurd door Europa om de rijopleiding op 6% te brengen. Wij kunnen ook perfect – en daar heeft Europa niets mee te maken – de kosten van de rijopleiding bij de opsomming zetten van de af te trekken beroepskosten tot 80%, en men kan bijvoorbeeld fiscaal een stimulans geven door de kosten van de rijopleiding fiscaal te laten aftrekken.

De **voorzitter**: U hebt meteen ook uw amendement nummer 20 toegelicht?

01.78 Jos Ansoms (CD&V): Ja.

De **voorzitter**: De amendementen 69, 62, 19 en 20 en het artikel 44 worden aangehouden.

Op artikel 45 is er geen amendement. (Geen opmerkingen?) Artikel 45 is aangenomen.

De stemming over de amendementen en artikelen wordt aangehouden.

Le vote sur les amendements et les articles est réservé.

De artikelen 1, 34, 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, 34, 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 later 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 is gesloten.

La séance est levée.

De vergadering wordt gesloten om 22.46 uur. Volgende vergadering dinsdag 17 december 2002 om 10:15 uur.

La séance est levée à 22.46 heures. Prochaine séance le mardi 17 décembre 2002 à 10:15 heures.