



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

17-12-2003

Après-midi

woensdag

17-12-2003

Namiddag

cdH	centre démocrate Humaniste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti socialiste
sp.a-spirit	Socialistische Partij Anders en Spirit
VLAAMS BLOK	Vlaams Blok
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)
CRIV	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)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)
CRABV	Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)	CRABV	Beknopt Verslag (op blauw papier)
PLEN	Séance plénière (couverture blanche)	PLEN	Plenum (witte kaft)
COM	Réunion de commission (couverture beige)	COM	Commissievergadering (beige kaft)

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

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mise en oeuvre du fonds des amendes routières" (n° 923)	1
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds des amendes" (n° 945)	1
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds communal des amendes" (n° 958)	1
<i>Orateurs: Guido De Padt, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Jan Mortelmans, Jos Ansoms</i>	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'obligation pour les cyclomotoristes de circuler sur la chaussée en agglomération" (n° 924)	10
<i>Orateurs: Guido De Padt, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière" (n° 952)	11
<i>Orateurs: Annick Saudoyer, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les rumeurs concernant un avis accablant du Conseil d'Etat au sujet du projet de loi modifiant la loi Durant relative à la sécurité routière" (n° 959)	14
<i>Orateurs: Jos Ansoms, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la fermeture d'une cinquantaine de gares par la SNCB" (n° 989)	17
<i>Orateurs: Annick Saudoyer, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'offre (très) réduite de la SNCB les vendredis 26 décembre 2003 et 2 janvier 2004" (n° 1005)	19
<i>Orateurs: Olivier Chastel, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	
Question de M. Eric Massin au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les sens	21

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de implementatie van het verkeersboetefonds" (nr. 923)	1
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verkeersboetefonds" (nr. 945)	1
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het gemeentelijk boetefonds" (nr. 958)	1
<i>Sprekers: Guido De Padt, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Jan Mortelmans, Jos Ansoms</i>	
Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verplichting voor bromfietzers om in de bebouwde kom op de rijbaan te rijden" (nr. 924)	10
<i>Sprekers: Guido De Padt, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid" (nr. 952)	11
<i>Sprekers: Annick Saudoyer, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de geruchten over een vernietigend advies van de Raad van State bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet-Durant over de verkeersveiligheid" (nr. 959)	14
<i>Sprekers: Jos Ansoms, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sluiting van een vijftigtal stations door de NMBS" (nr. 989)	17
<i>Sprekers: Annick Saudoyer, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het (sterk) beperkte treinaanbod van de NMBS op vrijdag 26 december 2003 en 2 januari 2004" (nr. 1005)	19
<i>Sprekers: Olivier Chastel, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	
Vraag van de heer Eric Massin aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het	21

uniques limités" (n° 1013)

Orateurs: **Eric Massin, Bert Anciaux**, ministre
de la Mobilité et de l'Economie sociale

beperkt eenrichtingsverkeer" (nr. 1013)

Sprekers: **Eric Massin, Bert Anciaux**,
minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 17 DECEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 17 DECEMBER 2003

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.15 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.15 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de implementatie van het verkeersboetefonds" (nr. 923)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verkeersboetefonds" (nr. 945)
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het gemeentelijk boetefonds" (nr. 958)

01 **Questions jointes de**

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mise en oeuvre du fonds des amendes routières" (n° 923)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds des amendes" (n° 945)
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds communal des amendes" (n° 958)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, wat is het lot van een mondelinge vraag in commissie wanneer ze reeds aan bod is gekomen in de plenaire vergadering.

01.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, gisteren heeft men mij over de problematiek in de plenaire vergadering ondervraagd. Ik was me er niet bewust van dat deze vraag geagendeerd stond in de commissie. Anderzijds weet ik niet hoe men in de plenaire vergadering zou reageren, mocht ik meedelen niet onmiddellijk maar pas de dag nadien te zullen antwoorden.

01.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, ik verwijt u niets. Vraag is alleen wat er met mijn vraag gebeurt. Stel ik ze opnieuw ondanks het antwoord dat we gisteren reeds gehoord hebben.

01.04 Minister **Bert Anciaux**: Het antwoord van vandaag zal beter zijn dan dat van gisteren.

De **voorzitter**: De minister heeft zich niets te verwijten. Hij wordt ondervraagd tijdens het begrotingsdebat. Hij antwoordt. Kamerleden hebben tijdens een begrotingsbespreking het recht om alle problemen aan te kaarten. In de gegeven omstandigheden kon men het betrokken kamerlid geen enkel verwijt maken.

De vragen zijn aeaendeerd en moaen biaevola aesteld worden. Mocht de vraaasteller van menina ziin dat hii

ondertussen voldoende antwoord heeft gekregen tijdens het begrotingsdebat, trekt hij zijn vraag in. Vindt hij daarentegen dat bepaalde punten niet werden aangeraakt, kan hij zijn vraag in de commissie stellen. Het lid heeft de keuze. Er is niets verkeerd gebeurd.

01.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn vraag stellen, al was het maar dat ze in het Integraal Verslag vereeuwigd wordt voor het nakomelingschap.

Mijnheer de minister, artikel 32 van de verkeersveiligheidswet voorziet in de oprichting van een verkeersboetefonds. Dat fonds moet de politiezones in staat stellen financiële ondersteuning te genieten voor acties die worden ondernomen inzake verkeersveiligheid. Er wordt een systeem ingevoerd van convenanten tussen de federale overheid en de politiezones. Mocht dit fonds in 2003 in werking zijn getreden, zouden de politiezones de meeropbrengst van de verkeersboetes in 2003 ten opzichte van de in 2002 geïnde verkeersboetes hebben ontvangen.

Tot op heden zijn er nog geen uitvoeringsbesluiten beschikbaar in verband met dat boetefonds. Wij denken dat gelet op de inspanningen op het vlak van de verkeershandhaving en de daaraan verbonden kosten voor de lokale politie, het noodzakelijk is het systeem van de convenanten tussen de federale overheid en de politiezones op korte tijd in te voeren.

Mijn vragen zijn de volgende. Kan de minister meedelen vanaf wanneer die regeling van kracht zal worden? Welke termijn wordt er voorzien voor het afsluiten van de convenanten? Zal in afwachting van de inwerkingtreding van de nieuwe regeling in een overgangsregeling worden voorzien om de politiezones met onmiddellijke ingang en in afwachting van het sluiten van de convenanten de zekerheid te geven dat er middelen worden vrijgemaakt in verhouding tot de sinds 1 januari 2002 geleverde inspanningen inzake verkeer?

01.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, er kan u inderdaad niets verweten worden. Gisteren reeds antwoordde u op een mondelinge vraag in dat verband. Hetzelfde geldt voor de heer Ansoms die de vraag stelde. Meer nog, ik zou mij bij u moeten verontschuldigen voor het feit dat ik gisteravond niet aanwezig was bij de bespreking van de begroting, maar ik vond het belangrijk om in mijn eigen stad de begrotingsbesprekingen te volgen.

De **voorzitter**: Als iedereen zich bij iedereen begint te verontschuldigen!

01.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik wil gewoon mijn positie duidelijk maken, voorzitter. Blijkbaar is er gisteren een vervanger naar het spreekgestoelte gestapt met mijn tekst. Deze zaak werd dus toch besproken.

Mijn vraag is van dezelfde aard als die van de heer De Padt, maar ik heb er een communautair tintje aan willen geven omdat dit volgens mij belangrijk is.

Mijnheer de minister, tijdens de bespreking van de beleidsnota inzake Mobiliteit zei u dat er nog uitvoering moest gegeven worden aan het verkeersboetefonds door middel van koninklijke besluiten, maar dat eerst moest worden gewacht op de nieuwe wet waarrond nu bijzonder veel te doen is. De verkeersveiligheidswet bepaalt dat de ontvangsten van de penale geldboetes inzake verkeer, van de bevelen tot betaling en van de sommen tegen betaling met eventueel verval van strafvordering, gedeeltelijk worden toegewezen aan de politiezones. Mijn vrees, en de vrees van mijn partij, is dat Vlaanderen op een bepaald oogenblik twee

01.05 Guido De Padt (VLD): L'article 32 de la loi sur la sécurité routière prévoit la création d'un fonds des amendes destiné à soutenir financièrement les zones de police dans leurs actions en faveur de la sécurité. Si le fonds en question avait été rendu opérationnel en 2003, les zones de police auraient reçu les recettes supplémentaires des amendes perçues en 2003 par rapport à 2002.

Or, les arrêtés d'exécution n'ont pas encore été pris. Quand le régime entrera-t-il en vigueur? Quel est le délai pour la conclusion des conventions entre les autorités fédérales et les zones de police? Un régime transitoire a-t-il été prévu?

01.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je me rallie aux questions posées par M. De Padt, mais je voudrais attirer l'attention sur un aspect communautaire qui n'est pas sans importance. Le Vlaams Blok craint une double discrimination de la Flandre. En effet, une partie seulement de l'argent sera transférée aux zones, le reste ira dans les caisses fédérales, alors que la Flandre fait des efforts plus importants en matière de sécurité routière. C'est ainsi par exemple que 290 carrefours flamands sont déjà équipés de caméras automatiques.

keer zal worden benadeeld.

Ten eerste, door het gegeven dat slechts een gedeelte naar de politiezones zal worden overgeheveld en dus in de federale pot zal verdwijnen, met alle gevolgen van dien, zeker wanneer wij vaststellen dat Vlaanderen op dit ogenblik – en ik ben het daar volledig mee eens, mijnheer de minister – bijzonder veel inspanningen begint te leveren op het vlak van verkeersveiligheid. Ik denk bijvoorbeeld aan de flitscamera's. Vandaag verscheen daarover een artikel in de pers, volgens hetwelk het aantal flitscamera's volgend jaar drastisch zal verhogen.

Er zouden op dit ogenblik al 290 Vlaamse kruispunten met flitscamera's zijn uitgerust. Men doet wel degelijk grote inspanningen op dat vlak.

Ik heb vorig jaar een vraag gesteld aan de minister over de sommen van de penale boetes die door Vlaanderen, Wallonië en Brussel worden geïnd. Ik stelde vast dat er sprake is van een verhouding van 74% voor Vlaanderen, 17% voor Wallonië en 9% voor Brussel. Dit is een enorme som die van Vlaanderen komt. Ik vrees dat een deel van die som in de federale pot zal geraken waardoor Vlaanderen Brussel en Wallonië zal financieren op het vlak van de verkeersveiligheid.

Ten tweede, ik vrees dat ook bij de verdeling van de politiezones een scheef trekking zou kunnen bestaan. Ik hoop dat u mij daarop straks een antwoord zult kunnen geven.

Mijnheer de minister, los van het standpunt over de hoogte van de boetes in de toekomst, waarmee wij het als fractie niet eens zijn, zou ik aan u toch volgende vragen willen stellen. Ik heb u deze vragen schriftelijk bezorgd. Wanneer zal het systeem in voege treden? Hoe zal het nieuwe systeem functioneren? Welke maatregelen heeft u genomen zodat inspanningen op het vlak van de verkeersveiligheid in Vlaanderen worden gehonoreerd. Ik dank u bij voorbaat voor het antwoord.

De **voorzitter**: De heer Ansoms is er nog niet. Wij zullen hem straks het woord geven zodat u nu al kunt antwoorden op de twee eerste vragen, mijnheer de minister.

01.08 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, gisteren in de plenaire vergadering heeft collega Ansoms vooral een aantal vragen gesteld over de implementatie en het feit dat in de begroting 2004 daarover niets is terug te vinden. Ik zal daar een nog duidelijker antwoord op geven want gisteren zat ik ongeveer juist maar ben ik niet in detail getreden.

De nieuwe wet zal begin 2004 in werking treden. Het besluit bepaalt dat de voorbereidings- en goedkeuringsprocedure van de overeenkomst tussen de gemeenten, de minister van Mobiliteit en de minister van Binnenlandse Zaken analoog zullen zijn met de procedure die van toepassing is voor de voorbereiding en goedkeuring van de zonale veiligheidsplannen zoals bepaald in de wet op de geïntegreerde politiedienst.

In de eerste plaats zal elke politiezone conform de thema's die in aanmerking worden genomen, een ontwerpovereenkomst opstellen die aan de bevoegde overheid moet worden voorgelegd. Ze wordt opgesteld op basis van de beschikbare bedragen die op 1 juni door de ministers van Financiën en Begroting worden meegedeeld aan de minister van Binnenlandse Zaken en aan mijzelf.

L'an dernier, 74 pour cent des amendes ont été perçues en Flandre, 17 pour cent en Wallonie et 9 pour cent à Bruxelles. Dans le nouveau système, c'est donc la Flandre qui financera la Wallonie et Bruxelles en matière de sécurité routière. Un glissement peut également survenir dans le cadre de la répartition entre les zones de police. Quand le système entrera-t-il en vigueur? Comment fonctionnera-t-il? Comment le ministre récompensera-t-il les efforts flamands en matière de sécurité routière?

01.08 **Bert Anciaux**, ministre: Hier, M. Ansoms s'est surtout enquis de la mise en œuvre et de l'incidence budgétaire. Je puis fournir à présent des réponses détaillées. La loi entrera en vigueur début 2004. Les procédures de préparation et d'approbation des accords entre les communes et les ministres de la Mobilité et de l'Intérieur sont analogues à celles des plans zonaux de sécurité.

(De heer Ansoms komt de commissiezaal binnen.)

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, de twee eerste vragen zijn gesteld. Ik had de collega's voorgesteld om uw vraag los te koppelen, maar vermits u er nu bent, is het misschien beter dat u uw vraag nu stelt.

01.09 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ga maar verder. Dan kan ik even luisteren.

01.10 Minister Bert Anciaux: Ik heb juist gezegd dat de nieuwe wet begin 2004 in werking zal treden. De procedure zal verlopen volgens de procedure die ook voor de zonale veiligheidsplannen geldt. In de eerste plaats zal elke politiezone conform de thema's die in aanmerking worden genomen, een ontwerpovereenkomst opstellen die aan de bevoegde overheid moet worden voorgelegd. Ze wordt opgesteld op basis van de beschikbare bedragen die op 1 juni door de ministers van Financiën en Begroting worden meegedeeld aan de minister van Binnenlandse Zaken en aan mijzelf. De minister van Binnenlandse Zaken verdeelt dit bedrag over alle zones, in de veronderstelling dat alle zones een overeenkomst indienen.

Om de politiezones een zekere termijn te geven voor de voorbereiding van deze overeenkomsten, werd bepaald dat de minister van Binnenlandse Zaken en ikzelf in de maand juni het bedrag bekendmaken dat beschikbaar is krachtens het saldo, bedoeld in de artikelen 68, §1 en 68ter van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, alsook de theoretische verdeling ervan tussen de zones indien elke zone een overeenkomst tekent of indient.

Het ontwerp van overeenkomst wordt naar de minister van Binnenlandse Zaken gestuurd, samen met het zonaal veiligheidsplan, dit ten laatste op 15 september, op straffe van onontvankelijkheid.

De nadere regels voor uitvoering worden uiteengezet in het koninklijk besluit. U zult er de nodige uitleg in vinden over de inhoudelijke en vormelijke aspecten van de overeenkomst die voorgelegd zal worden aan de ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit, voorts over de verdeling en over het mechanisme van de beoordeling van de overeenkomsten.

De verdeling – in antwoord op collega Mortelmans – wordt opgesteld volgens de volgende principes: 10% wordt op forfaitaire en gelijke wijze verdeeld over de 196 politiezones, 60% op grond van een classificatie van de politiezones in vijf groepen naar gelang van de omvang van het politiekader, 15% volgens het in die zone geregistreerd aantal doden en zwaargewonden – dus de zwaarwichtigheid op het gebied van verkeersveiligheid; ik geef toe dat het een beetje vreemd weergegeven is – en 15% over de 196 zones volgens het aantal kilometers lokale en gewestwegen binnen die zone. Het verkeersboetefonds zal de politiezones van extra middelen voorzien voor de handhaving van de verkeersveiligheid.

Toch nog even heel concreet, het is wel degelijk zo – gisteren na de vergadering zei ik het verkeerd – dat we het verschil op basis van de cijfers voor 2002 beoordelen, maar in juni 2004 zullen we dat doen op basis van de inkomsten van 2003. We hebben dan alle inkomsten over een volledig jaar en dan maken we het verschil met 2002. Dat bedrag verdelen we theoretisch over de 196 zones, in de veronderstelling dat elke zone een convenant sluit. Dat maken we bekend. Dat is om de betrokkenen een idee te geven, om informatie te verstrekken. Het gaat dus wel degelijk om het verschil tussen 2003 en 2002.

Uiterlijk op 15 september moet op straffe van onontvankelijkheid het

01.10 Bert Anciaux, ministre: L'arrêté royal mentionnera les modalités d'exécution ainsi que les exigences sur le plan du contenu et de la forme des conventions à conclure.

Nous avons adopté la répartition suivante: 10 pour cent répartis de manière forfaitaire et égale entre les 196 zones de police, 60 pour cent sur la base de la classification de la zone de police et de l'importance du cadre de police, 15 pour cent en fonction du nombre de tués et de blessés graves enregistrés dans chaque zone et 15 pour cent selon le nombre de kilomètres de routes locales et régionales au sein de la zone.

Le fonds des amendes routières permettra de fournir des moyens supplémentaires aux zones de police en vue du maintien de la sécurité routière. Nous continuerons à évaluer la différence sur la base de l'année 2002. A partir de juin 2004 toutefois, nous nous baserons sur les recettes de l'année 2003. Nous répartirons ensuite ce montant sur les 196 zones, en supposant que chacune d'entre elles ait conclu une convention.

Le projet de convention ainsi que le plan zonal de sécurité devront être communiqués pour le 15 septembre au plus tard. Nous serons dès lors en mesure de procéder au transfert des moyens dès le début de l'année 2005 et après la signature de la convention qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2005. L'opération s'effectuera sur la base de l'enveloppe dont nous avons connaissance depuis le mois de juin et qui a été déterminée en fonction des différences observées entre les années 2003 et 2002.

Les moyens financiers de 2005

ontwerp van overeenkomst samen met het zonaal veiligheidsplan opgestuurd worden. Op dat moment kunnen we volgens de enveloppe, die we reeds sedert juni kennen en die nog steeds op basis van 2002-2003 wordt berekend, na het ondertekenen van het convenant dat ingaat op 1 januari 2005, vanaf begin 2005 de middelen overmaken.

In juni 2005 maken we het bedrag bekend van het verschil tussen 2002 en 2004 en wordt een theoretische verdeling gemaakt op basis van het feit dat alle zones een convenant overmaken. De middelen van 2005 worden dan ingezet vanaf 1 januari 2006. Zo gaat het steeds verder, steeds op basis van 2002, vergeleken met het jaar voorafgaand aan het jaar dat we de berekening maken en de convenant sluiten.

Wat betreft de concrete vraag of het hier om een scheefftrekking gaat kan ik als volgt antwoorden. Ik begrijp uw vraag wel, maar mijn antwoord kan vreemd overkomen. Immers, hoe meer controles en hoe meer inspanningen op het gebied van de verkeersveiligheid, hoe beter dit vanzelfsprekend is voor de samenleving. Als er, ook bij afgeleiden, zeker in het begin, een verhoogd aantal boetes is, wat dan meestal wel afneemt, mag men niet zeggen dat dit een bestraffing is, want eigenlijk is het een aanzet tot meer verkeersveiligheid. Ik meen evenwel dat wij het daarover eens zijn. Het feit dat het aantal ook geclassificeerd wordt of de verdeling ook gebeurt op basis van het aantal lokale en gewestwegen, zal die scheefftrekking wel wat wegtrekken. Vlaanderen is als het ware een stad, waarin het aantal kilometers gewest- en lokale wegen uiteraard veel hoger ligt dan in het zuiden van het land, ook al zijn de afstanden daar langer. De intensiteit is veel minder groot.

Ten tweede, de ernst van de verkeersonveiligheid geeft meer middelen en dat is in Vlaanderen veel intensiever aanwezig omwille van de dichtheid van de bevolking en omwille van de ruimtelijke ordening – of mag ik zeggen ruimtelijke wanorde.

Ten derde, wat betreft de classificatie van de politiezones in vijf groepen zal de bevolking in grote mate meespelen, waardoor het mogelijke gevaar op scheefftrekking waarnaar u verwees gedeeltelijk wordt afgeremd.

Tot daar voorzitter, mijn bijkomende informatie.

01.11 Guido De Padt (VLD): Als ik het goed begrijp, mijnheer de minister, zullen de fondsen maar naar de zones komen begin 2005.

01.12 Minister Bert Anciaux: Of op het moment van het ingaan van het convenant.

01.13 Guido De Padt (VLD): Ik denk dat vele zones ontgoocheld zullen zijn door deze prognose inzake de implementatie van het verkeersboetefonds. Wij gingen er toch wel vanuit dat er wat vlugger geld in kas zou komen voor de inspanningen die alle zones leveren op het vlak van de verkeershandhaving en het controleren van een aantal zaken.

Het derde luik van mijn vraag was of er geen overgangsregeling zou kunnen worden uitgewerkt, die ons in afwachting van het sluiten van de convenanten enige zekerheid zou bieden in functie van de overgangsregeling, waardoor er middelen zouden vrijkomen voor de zones. Nu zitten we met de perceptie van 2005 en ik denk niet dat dit echt motiverend zal werken.

septembre au plus tard. Nous serons dès lors en mesure de procéder au transfert des moyens dès le début de l'année 2005 et après la signature de la convention qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2005. L'opération s'effectuera sur la base de l'enveloppe dont nous avons connaissance depuis le mois de juin et qui a été déterminée en fonction des différences observées entre les années 2003 et 2002.

Les moyens financiers de 2005 seront engagés à partir du 1^{er} janvier 2006. Et ainsi de suite, toujours sur la base de 2002 en comparaison avec l'année précédant celle au cours de laquelle nous effectuons le calcul et concluons la convention.

Est-on confronté dans le cas présent à une distorsion? La répartition des moyens financiers se basant sur quatre paramètres différents, je pense que ce danger est minime.

01.11 Guido De Padt (VLD): Les zones ne recevront donc l'argent qu'en 2005?

01.12 Bert Anciaux, ministre: Ou au moment de l'entrée en vigueur de la convention.

Ik moet nog even uw antwoord bestuderen, maar er zou 15% worden gegeven in functie van het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers. Dat is ook geen cadeau aan de zones die werkelijk inspanningen doen om het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers naar omlaag te krijgen, want hoe meer verkeersdoden en –slachtoffers, hoe groter uw aandeel van 15% zal zijn. Ik weet niet of dat geen contradictie is, of liever niet echt een goede parameter is of een vergiftigd geschenk is om daar werkelijk 15% voor te geven. U zal daar misschien nog even over willen nadenken, om te beoordelen of dit wel een goed signaal is aan de zones. Het zou bijna perfide en morbide zijn om uw inkomsten af te meten aan het aantal verkeersdoden dat in een bepaalde zone wordt vastgesteld.

Voor de rest denk ik dat we even moeten afwachten. We hebben nu een klaardere kijk op de zaken dan gisteren. Ik heb deze ochtend nog uw antwoord via internet beluisterd. Wij dachten toch dat er wat eerder boter bij de vis zou zijn dan wat nu wordt vooropgesteld.

01.14 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn uitgebreid antwoord. Ik zou graag – als het enigszins kan straks al – een schriftelijk verslag van het probleem krijgen. Ik zie dat de heer Ansoms het al heeft.

(...)(...)

01.15 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ze zullen nog iets voor hebben op ons.

De **voorzitter**: Het is een van de eigenaardigheden van de commissie dat bij de oppositie ...

01.16 Minister Bert Anciaux: (...)

01.17 Jos Ansoms (CD&V): Ik zal er dadelijk naar verwijzen.

01.18 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, we moeten het antwoord toch eens grondig bekijken om te zien wat erin staat. We kunnen niet zomaar uitspraken doen die later niet waar zouden blijken te zijn.

Uiteraard is het de bedoeling dat op termijn de boetes zoveel mogelijk worden vermeden. Hun aantal zou moeten dalen en in de ideale situatie zouden de boetes zelfs tot 0 moeten worden herleid. Dan wordt de discussie over de communautaire scheeftrekking helemaal iets anders. Door het voornemen van de regering om de boetes drastisch te verhogen, zal het echter nog een hele tijd duren vooraleer we de ideale situatie bereiken.

Ik vind het pervers dat men rekening houdt met het aantal doden en zwaargewonden in een bepaalde zone. Dat is een heel merkwaardige gang van zaken. Ik weet niet of er een ernstig criterium te vinden is voor de inspanningen die door een bepaalde politiezone worden geleverd op het vlak van verkeersveiligheid. Niettemin zou ik deze inspanningen meer belonen, eerder dan na te gaan of er in een bepaalde gemeente veel doden en zwaargewonden zijn.

U zegt dat de scheeftrekking van de classificaties in het voordeel van Vlaanderen zou kunnen uitvallen. Ik betwijfel dat grotendeels. Bovendien denk ik ook nog aan het gedeelte dat federale materie blijft. U spreekt nu immers over het gedeelte dat naar de politiezones gaat, waar er een verdeling is van 100% – 10%. 60%. 15% en 15%. Er blijft

01.18 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous devons tout d'abord analyser la réponse du ministre. Il va de soi que l'objectif à terme consiste à éviter les amendes autant que possible. La discussion relative à la distorsion communautaire prendra alors une tout autre tournure. Le gouvernement compte augmenter substantiellement les amendes. Dans ce cas, beaucoup d'eau s'écoulera encore sous les ponts avant que nous atteignons la situation idéale.

Il est pervers de tenir compte du nombre de morts et de blessés graves dans une zone déterminée. Le ministre affirme que la distorsion des classifications pourrait tourner à l'avantage de la Flandre. J'en doute. En outre, une partie de l'argent demeure toujours dans les caisses de l'autorité fédérale.

echter nog altijd een gedeelte plakken bij de federale overheid, als ik mij niet vergis.

01.19 Minister **Bert Anciaux**: Voor alle duidelijkheid: dat is gewoon het gedeelte dat nu ook blijft. Het is dus het verschil ten opzichte van 2002.

01.20 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, u kan niet ontkennen dat de zaak een communautaire scheef trekking blijft vertonen. Als we alleen nog maar kijken naar de verschillende boetes – ik heb daarstraks de verschillende cijfers opgesomd – die in Vlaanderen, Wallonië en Brussel worden geheven, blijft de communautaire scheef trekking merkbaar.

Het standpunt van het Vlaams Blok is dat verkeersveiligheid moet worden gedefederaliseerd. Ik herhaal daarmee wat ik ook in de vorige legislatuur heb gezegd. Zeker de problematiek van de geldboetes moet worden gedefederaliseerd. De Gewesten moeten bevoegd worden voor de boeteproblematiek. Ik heb weinig vertrouwen in het forum en weet niet of het forum ook over deze problematiek zal spreken en niet alleen over verkeersveiligheid in het algemeen. Ik weet niet of het artikel over de boetes ook een onderdeel zal uitmaken van het forum. Ik zou ervoor willen pleiten dat de kwestie zeker op tafel wordt gelegd.

01.21 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, gelieve mij te verontschuldigen voor mijn laattijdige aanwezigheid. Om 12.30 uur ging ik het scherm met de vergaderingen raadplegen, maar op dat ogenblik was deze commissie nog niet aangekondigd.

Ik moest op het partijhoofdkwartier deelnemen aan een vergadering van een werkgroep. Ik verliet deze vergadering om 12.30 uur en toen ik mij ervan ging vergewissen of de commissie voor de Infrastructuur samenkwam, was deze nog niet vermeld op het scherm.

Ik weet ook niet meer precies wanneer de commissies al dan samenkomen. Hoe dan ook, gelieve mij nogmaals te verontschuldigen. Mocht ik geweten hebben dat de vergadering plaatsvond, dan was ik zeker op tijd geweest want ik houd mij eraan om deze aangelegenheden plichtsbewust op te volgen.

Mijnheer de minister, ik heb de helft van uw antwoord gehoord en ik stel vast dat u vasthoudt aan het ontwerp van koninklijk besluit dat minister Durant vorig jaar reeds heeft opgesteld. Ik ben al maanden in het bezit van dat document.

01.22 Minister **Bert Anciaux**: U koestert dat blijkbaar, mijnheer Ansoms.

01.23 **Jos Ansoms** (CD&V): Ik koester dat helemaal niet, mijnheer de minister. Ik had alleen gehoopt dat u dit koninklijk besluit niet zou gebruiken. In uw antwoord bevestigde u evenwel de percentages, terwijl in het document dat ik hier heb de percentages nog niet zijn ingevuld. Het feit dat zij thans zijn ingevuld betreur ik ten zeerste.

Sta mij toe dit te illustreren aan de hand van de politiezone van de heer Guido De Padt. Het is een kleinere politiezone en ik ga er vanuit dat daar heel veel inspanningen zullen worden gedaan voor de verkeersveiligheid. Er zullen overuren worden gemaakt, tijdens de weekends, 's nachts en dergelijke. Laten wij dit nu eens vergelijken met Charleroi bijvoorbeeld. Dat is een grote politiezone en ik ga ervan uit –

01.19 **Bert Anciaux**, ministre: Il s'agit simplement de la partie qui demeure fédérale dans la situation actuelle.

01.20 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Le ministre ne peut nier l'existence d'une distorsion communautaire, qui est au demeurant attestée par les chiffres relatifs aux différentes amendes. En matière de sécurité routière, tout doit être défédéralisé et, a fortiori, la problématique des amendes.

01.21 **Jos Ansoms** (CD&V): Je constate que le ministre reste fidèle au projet d'arrêté royal de l'ex-ministre Durant. Je le regrette.

01.23 **Jos Ansoms** (CD&V): Les critères du fonds des amendes ne récompensent nullement les prestations. S'il faut se baser sur un critère, il devrait s'agir des prestations effectuées ou non dans une zone déterminée. A présent, les zones vont obtenir de l'argent pour des prestations qu'elles n'ont pas effectuées.

Six mois ont été perdus. Les zones

en nu zal ik even stout zijn – dat men aldaar geen aandacht heeft voor de verkeersveiligheid omdat men er met andere problemen is geconfronteerd. Dat zou kunnen. Welnu, ingevolge de criteria van het boetefonds krijgt de politiezone van de heer De Padt indien ervoor wordt gezorgd dat in 2004 veel ongevallen kunnen worden voorkomen weinig of niets uit dat fonds. Immers, slechts 15% wordt forfaitair verdeeld, terwijl 60% wordt verdeeld op basis van het aantal politiemensen. De politiezone van de heer De Padt zal niet over evenveel politiemensen beschikken als de politiezone van Charleroi. Bovendien wordt 15% verdeeld op basis van het aantal slachtoffers en 15% wordt verdeeld op basis van het wegennet. Aan de politiezone van de heer De Padt zal dus weinig worden uitgekeerd.

De prestatie, dus wat men ervoor doet, wordt helemaal niet gehonoreerd. Dat zei ik destijds ook aan minister Durant. Als men een criterium gebruikt, moet dan minstens gebeuren op basis van de prestaties die al dan niet worden geleverd in een bepaalde zone. Er zijn inderdaad zones waar men daarvoor een budget uittrekt. Een weekend lang snelheidscontroles of alcoholcontroles laten doen, kost onnoemelijk veel geld.

In dit koninklijk besluit komen de prestaties echter niet voor en dat is onverantwoord. Dat kan niet. Als de bepalingen zo blijven, dan zal ik ze bevechten. Dat is immers totaal verkeerd want op deze manier zullen bepaalde zones geld krijgen voor iets dat ze niet doen.

Dat mag niet. Het is al heel weinig en dat weinige wordt dan nog verdeeld met de natte vinger en op basis van criteria die helemaal niets te maken hebben met de inspanningen die al dan niet worden geleverd op het lokale vlak.

Mijnheer de minister, ik heb altijd gehoopt dat u die piste niet zou volgen, maar, blijkbaar gaat u die weg toch in. Het is bovendien dubbel zo erg omdat u dan nog een jaar langer moet wachten. Als het er gewoon om ging het ontwerp van koninklijk besluit van mevrouw Durant toe te passen, dan had dat evengoed al gebeurd kunnen zijn en dan hadden de politiezones een jaar vroeger dat weinige geld kunnen ontvangen. Nu heeft men gewoon zes maanden tijd verloren, maar het gevolg van die zes maanden is wel dat de politiezones en de gemeentebesturen andermaal een jaar later het weinige waarop ze hoopten, niet zullen krijgen.

Mijnheer de minister, ik verzoek u een laatste maal om dit koninklijk besluit niet te laten uitvaardigen. Het is een slecht koninklijk besluit via hetwelk transfers worden georganiseerd, wellicht van Vlaanderen naar Wallonië - daarover kan nog worden gediscussieerd - en via hetwelk beslist transfers worden georganiseerd van politiezones die wel inspanningen leveren en daarvoor niet worden vergoed, naar politiezones die het vertikken om zich in te zetten voor de verkeersveiligheid. Misschien bent u nu minder of niet meer gevoelig voor communautaire aangelegenheden vermits u nu lid bent van de federale regering, maar het is in elk geval niet toelaatbaar dat dergelijke transfers worden georganiseerd.

Doe dit dus niet, mijnheer de minister, en maak van de gelegenheid gebruik – nu er toch een jaar of een half jaar verloren is – om iets anders te doen dan wat in de wet-Durant staat. Neem onze amendementen opnieuw ter hand. Wij hadden die trouwens niet verzonnen. Het waren wetsvoorstellen van VLD-collega's, van burgemeesters, onder anderen van de heer Van Aperen. Zij hadden een wetsvoorstel ingediend in de Kamer – wij hadden dat vroeger ook al eens gedaan. maar dat wordt wel eens overgenomen – waarbij 50% van

de police et les administrations communales qui espéraient ce peu d'argent doivent encore attendre une année supplémentaire.

Le projet de Mme Durant est un mauvais arrêté royal, qui engendre vraisemblablement des transferts de Flandre vers la Wallonie, et assurément des zones de police qui fournissent effectivement des efforts vers les zones de police qui refusent d'agir en faveur de la sécurité routière.

J'engage le ministre à examiner nos amendements qui découlent de propositions de loi de collègues du VLD. Ces propositions prévoient que 50 pour cent des revenus des amendes de roulage alimentent ce fonds et aillent directement vers les zones de police, et donc pas vers le niveau fédéral. En pareil cas, nous disposerions d'un système de répartition équitable et d'un stimulant pour convaincre les zones de police de fournir de nombreux efforts. Il n'y a aucune raison de faire preuve de précipitation, car l'argent ne sera de toute manière pas versé aux zones de police avant 2005.

de opbrengst van de verkeersboetes rechtstreeks voor de politiezones is bestemd. Als men bijvoorbeeld in de zone Geraardsbergen daaraan veel aandacht besteedt, met het gevolg dat de burger, zeker in een eerste fase, heel wat processen-verbaal zal moeten betalen, dan zal de helft van de opbrengst toekomen aan de politiezones die de inspanningen doen. Dat is een rechtvaardig verdelingsstelsel en een stimulans, wat voor u belangrijk is als minister van verkeersveiligheid, om de politiezones ervan te overtuigen veel inspanningen te doen.

Mijnheer de minister, ik verzoek u gebruik te maken van de zes maanden die voor u liggen. Er is geen enkele reden om snel te gaan, want het geld kan toch maar in 2005 naar de politiezones gaan. Maak alsjeblieft van die gelegenheid gebruik om de wet op dat punt te wijzigen. Het is heel eenvoudig: u kunt de amendementen nemen die wij vorig jaar ingediend hebben. Wij krijgen waarschijnlijk eerstdaags de kans om daarover opnieuw te discussiëren, want gisteren kondigde u aan eerstdaags een wetsontwerp in te dienen om de wet Durant te wijzigen. Wij kunnen dus ook eerstdaags deze problematiek opnieuw ter discussie brengen. Alsdan zullen wij onze amendementen opnieuw indienen, eventueel in de vorm van een wetsvoorstel dat toegevoegd kan worden aan de discussie, in januari, over de wijziging van de wet Durant.

Op die manier kan, over de partijgrenzen heen, dit stelsel worden gewijzigd om alzo ook aan uw verzuchtingen beter tegemoet te komen.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, gelieve bondig te zijn.

01.24 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, er werden fundamentele opmerkingen gemaakt waarmee ik rekening zal houden.

01.24 **Bert Anciaux**, ministre: Des observations fondamentales ont été formulées. J'en tiendrai compte.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, hoorde u het antwoord van de minister? Hij zei rekening te zullen houden met de fundamentele opmerkingen die werden gemaakt.

01.25 **Guido De Padt** (VLD): De twee zinnen die de minister heeft uitgesproken, zijn volgens mij van uitzonderlijk groot belang. Ik ben weliswaar nog maar een nieuwkomer in deze materie.

01.25 **Guido De Padt** (VLD): Voilà une déclaration très importante. Il convient en effet d'octroyer un incitatif financier aux zones pour qu'elles puissent s'occuper intensivement du respect des règles en matière de circulation routière et effectuer des contrôles.

Men moet de zones inderdaad een soort financiële stimulans geven om intensief bezig te zijn met verkeershandhaving en met controles. In dit stelsel zit die incentive, die impuls er echter niet in. Ik ben burgemeester en voorzitter van een kleine zone. U kunt mij niet overtuigen om op basis van deze reglementering mijn mensen meer in te zetten om mijn grondgebied veiliger te maken.

Dat moeten wij volgens mij toch wel ernstig in overweging nemen voor de toekomst en het verheugt mij dat u zegt daarmee rekening te willen houden en eventueel nog wat bij te schaven.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, de heer Mortelmans vraagt of het mogelijk is een kopie te krijgen van uw antwoord.

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

02 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verplichting voor bromfietzers om in de bebouwde kom op de rijbaan te rijden" (nr. 924)

02 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'obligation pour les cyclomotoristes de circuler sur la chaussée en agglomération" (n° 924)

02.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik meen het antwoord op mijn vraag al in de pers te hebben gelezen, maar ik ben er toch niet zeker van.

Mijnheer de minister, bent u bereid die verplichting eventueel te verdagen met één jaar? Kondigde u wel degelijk aan dat de verplichting zou worden verdaagd naar 1 januari 2005? Gelet op het feit dat er nog een aantal inspanningen moeten gebeuren omtrent de aanpassing van de rijweg en dat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de aangekondigde toelichtende brochure nog niet heeft verstuurd, is het voor de lokale besturen nog niet mogelijk de maatregel veilig in de praktijk om te zetten vanaf 1 januari 2004. Vandaar de vraag of de maatregel nog met één jaar worden verdaagd?

02.02 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord zal vrij kort zijn. Een wijzigingsbesluit werd opgesteld. De inwerkingtreding van de nieuwe maatregel, met name de verplichting voor bromfietzers om in de bebouwde kom op de rijbaan te rijden, is met één jaar uitgesteld: 1 januari 2005 in plaats van 1 januari 2004. In de praktijk is namelijk gebleken dat de wegbeheerders nog niet in de gelegenheid zijn geweest de infrastructuur, waar nodig, aan te passen. Het koninklijk besluit van 30 november 2003 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 15 december 2003.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière" (n° 952)

03 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid" (nr. 952)

03.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, j'ai déjà pu interpellier le ministre hier en séance plénière, mais j'aimerais revenir sur ces dispositions en matière de sécurité routière.

En effet, monsieur le ministre, votre note de politique générale fait référence à une révision totale, à une simplification du système actuellement en vigueur en Belgique en matière d'accès et de formation à la conduite, en ce compris l'instauration d'un permis de conduire par étapes, avec une période probatoire.

Comme votre note de politique générale le fait également remarquer, le cadre légal pour parvenir à la mise en place de ce permis par étapes avec la période probatoire a été défini par la récente loi du 7 février 2003.

Les dernières statistiques que j'ai reçues de l'IBSR démontrent que 22% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave sont des jeunes de 18 à 24 ans, alors qu'ils ne représentent que 8% de notre population. N'est-il pas urgent d'entamer des discussions afin de mettre en œuvre les arrêtés d'application relatifs à l'instauration de ce type de permis de conduire et de compléter ce permis de conduire par des procédures de formation à la conduite?

Par ailleurs, la Belgique est un des rares pays dans lequel il n'existe aucune procédure concernant la validité des permis de conduire dans le temps. D'un point de vue de la sécurité, ne faudrait-il pas - comme au

02.01 Guido De Padt (VLD): Le ministre est-il disposé à reporter au 1^{er} janvier 2005 l'obligation pour les cyclomotoristes d'emprunter la chaussée en agglomération? Les chaussées doivent encore être adaptées et l'IBSR n'a pas encore envoyé la brochure explicative qu'elle avait annoncée. Les pouvoirs locaux ne pourront pas appliquer cette mesure en toute sécurité dès le 1^{er} janvier 2004.

02.02 Bert Anciaux, ministre: Oui. L'arrêté royal du 30 novembre 2003 réglant cette question a été publié le 15 décembre 2003.

03.01 Annick Saudoyer (PS): 22 % van de chauffeurs betrokken bij zware ongevallen zijn jongeren tussen 18 en 24, die nochtans maar 8 % van de bevolking uitmaken. Moet daarom niet dringend werk worden gemaakt van de uitvoeringsbesluiten van de wet van 7 februari 2003, die een rijbewijs in stappen, met proefperiode, invoert?

In België bestaat geen enkele procedure om de geldigheid van het rijbewijs in de tijd te beperken. Is het niet aangewezen chauffeurs vanaf een bepaalde leeftijd te laten deelnemen aan een test, veeleer dan aan een examen, of een medisch getuigenschrift te vragen wat het zicht en de reflexen betreft? Aldus kan worden vermeden dat ouderen en mensen met een beperkt inkomen uit de boot vallen.

Zou het niet verstandig zijn het

Royaume-Uni, en Suède ou en Finlande - mettre en place des procédures de recyclage, de nouveaux tests d'aptitude, mais non de réels examens? En effet, beaucoup de personnes âgées sont actuellement demandeuses pour suivre des cours théoriques et pratiques de conduite, vu la complexité actuelle du nouveau code de la route.

Mes craintes portent toujours sur l'exclusion de certaines catégories de personnes: personnes âgées et personnes à revenus limités. Ne pourrait-on pas envisager des mesures souples comme par exemple, à partir d'un certain âge, l'obligation de rentrer un certificat médical d'aptitude à la conduite, comme un test de la vue ou des réflexes, et, si nécessaire, de devoir passer au CARA?

A ce propos, ne faudrait-il pas commencer à revoir dans son entièreté le Code de la route, le dépoussiérer, voire le simplifier, car les agents de police se perdent eux-mêmes dans certains ajouts de la réglementation? D'ailleurs, monsieur le ministre, on y retrouve encore la réglementation sur la charrette à bras. J'aimerais savoir si vous connaissez bien le code de la route. Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, quand il faut tirer ou pousser la charrette à bras? Non, bien sûr! D'où l'importance de revoir ce Code de la route pour le relouer et le dépoussiérer.

Finalement, avez-vous des propositions concrètes sur ces divers sujets?

03.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, la loi du 7 février 2003 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière prévoit effectivement la création d'un permis de conduire par étapes. L'article 5 dispose que les titulaires d'un permis de conduire doivent suivre des cours auprès d'un centre de perfectionnement, destinés à les amener à un comportement non agressif et préventif dans la circulation, et à mieux maîtriser le véhicule.

Le système de permis de conduire probatoire devrait également permettre aux conducteurs novices d'acquérir plus d'expérience pratique sur la voie publique. Il appartient au Roi de déterminer les modalités d'application de ce permis de conduire probatoire. Jusqu'à présent, les arrêtés d'exécution n'ont pas encore été pris.

La mise en application de ce nouveau système nécessite des études approfondies qui sont actuellement en cours au sein du SPF Mobilité et Transport. Il faut, en effet, déterminer, d'une part, les conducteurs qui seront soumis à cette obligation, le contenu des cours, et les sanctions, et, d'autre part, les conditions d'agrément des centres de perfectionnement. Actuellement, une expérience en ce sens est menée à Eupen. De nouveaux titulaires de permis de conduire suivent volontairement des cours de perfectionnement et font l'objet d'une évaluation. Les conclusions de cette expérience seront d'une grande utilité dans le cadre de la réforme envisagée.

Il entre également dans mes intentions de réformer en profondeur le système de formation à la conduite, préalable à l'obtention du permis de conduire. Cette formation devra s'intégrer dans le système d'un permis de conduire probatoire et faire l'objet d'une simplification des procédures prévues.

Sur la base d'une étude de la littérature, l'IBSR formulera une série de critères de qualité pour les centres de perfectionnement de la conduite. Un consensus en la matière devra être obtenu au printemps 2004 au

verkeersreglement te vereenvoudigen? Zelfs politiemensen kunnen nauwelijks nog volgen.

03.02 Minister **Bert Anciaux**: De invoering van het nieuwe type rijbewijs in stappen moet eerst grondig bestudeerd worden. De studies zijn nu aan de gang. In Eupen wordt er een experiment opgezet. Houders van een nieuw rijbewijs volgen op vrijwillige basis een bijscholing en worden dan geëvalueerd.

Ik ben ook van plan het systeem van de rijopleiding grondig te hervormen. Het BIVV zal een reeks kwaliteitscriteria opstellen waaraan de bijscholingscentra moeten voldoen. De vertegenwoordigers van de overheden en van de betrokken sector zullen in het voorjaar van 2004 hierover overeenstemming moeten bereiken. Er zou een kwaliteitslabel, in een eerste fase op vrijwillige basis, kunnen worden ingevoerd.

Een voorstel van richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad bepaalt dat de rijbewijzen maar een beperkte geldigheidsduur zullen mogen hebben.

De rijbewijzen van categorie C1, CD1 en D zullen worden verlengd op grond van een medisch

sein d'un groupe de travail réunissant des représentants des instances et du secteur concerné. Après un test pratique à l'échelle réduite et d'éventuelles corrections, un système de label de qualité pourrait être introduit. Ce système s'appliquerait, en premier lieu, sur une base volontaire. Les expériences concernant ce label pourraient servir de base pour l'élaboration d'une réglementation légale pour l'agrément des centres de perfectionnement de la conduite qui souhaitent intervenir dans la formation continue.

En ce qui concerne la limitation de la validité des permis de conduire dans le temps, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux permis de conduire prévoit que les permis de conduire délivrés par les Etats membres devront avoir une validité limitée dans le temps. Par conséquent, à partir de la transposition de cette directive en droit belge, le permis de conduire belge sera effectivement limité dans le temps.

La durée de validité sera fonction de l'âge du conducteur et de la catégorie de véhicule pour laquelle le permis de conduire est valable. Le renouvellement se fera par les catégories C1, CD1 et D sur la base d'un examen médical. Pour les autres catégories, il est possible qu'un examen médical soit rendu obligatoire, du moins pour les conducteurs âgés.

Toutefois, il n'a pas encore été envisagé d'imposer des cours théoriques et/ou pratiques obligatoires pour obtenir le renouvellement du permis de conduire. C'est une piste qui sera certainement explorée lors des discussions qui auront lieu dans le cadre de la transposition de la directive européenne.

La question de la simplification du Code de la route et du règlement général sur la police de la circulation routière appelle certaines réflexions.

Idéalement, sur le plan des principes, la réponse est positive. Le règlement général sur la police de la circulation routière est basé sur un texte qui a considérablement évolué à l'image de la société. Les nombreux ajouts et modifications instaurés au cours des années reflètent, d'une part, l'évaluation des normes, l'accent mis sur de nouvelles priorités, des innovations conceptuelles et, d'autre part, des précisions apportées par la jurisprudence et dans les définitions. Il s'avère donc que si une refonte du texte en vue d'une simplification peut être envisagée, celle-ci devrait être faite avec une attention et un soin tout particuliers. Toutefois, il ne s'agirait que d'une version provisoire, les mêmes éléments moteurs cités ci-avant imposant des changements permanents.

Voilà, monsieur le président, la réponse plus ou moins technique que je voulais apporter à la question de Mme Saudoyer.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, votre réponse me réjouit pleinement, puisque vous reprenez effectivement les éléments que j'ai soulevés.

J'ai néanmoins quelques questions. Ne serait-il pas intéressant que le débat se déroule au parlement? Vous parlez de groupes de travail. Je pense qu'il serait aussi utile que cette réflexion puisse être menée ici.

Avez-vous une estimation de la date d'application de la transposition de la directive européenne?

03.04 Bert Anciaux, ministre: Pas encore, parce que la discussion

onderzoek. Voor de overige categorieën zou een verplicht medisch onderzoek kunnen worden ingevoerd, zeker voor de oudere chauffeurs.

Er wordt voorlopig niet gedacht aan het verplicht volgen van een cursus met het oog op de vernieuwing van het rijbewijs. Principeel kan ik positief antwoorden op uw vraag naar de vereenvoudiging van het verkeersreglement. De eventuele herziening van de tekst moet echter met de nodige voorzichtigheid gebeuren. Hoe dan ook zou het altijd maar om een voorlopige versie gaan, aangezien in dit domein voortdurend wijzigingen moeten worden doorgevoerd.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Ware het niet interessant dat deze bespreking in het Parlement wordt gehouden? Hebt u het over werkgroepen? Hebt u een idee van de datum waarop de omzetting van de Europese richtlijn van toepassing wordt?

03.04 Minister Bert Anciaux: Nog

européenne n'est pas encore terminée. Ce n'est encore qu'une proposition de directive.

niet, omdat wij de definitieve versie van deze richtlijn nog niet kennen.

03.05 Annick Sadoyer (PS): Mais je suppose que vous y travaillez déjà?

03.06 Bert Anciaux, ministre: Bien entendu, mais nous ne connaissons pas encore la version définitive de cette directive. Il est donc difficile de donner plus de précisions sur ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de geruchten over een vernietigend advies van de Raad van State bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet-Durant over de verkeersveiligheid" (nr. 959)

04 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les rumeurs concernant un avis accablant du Conseil d'Etat au sujet du projet de loi modifiant la loi Durant relative à la sécurité routière" (n° 959)

04.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bij het opstellen van deze vraag gebruikte ik inderdaad het woord geruchten, maar door het feit dat gisteren in plenaire vergadering het hoofdstuk Infrastructuur en Verkeersveiligheid aan bod kwam, mag dat woord worden geschrapt.

04.01 Jos Ansoms (CD&V): Le Conseil d'Etat a émis des objections concernant la loi Durant, qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2004.

Er zijn dus wel degelijk problemen met het advies van de Raad van State omtrent het wetsontwerp, zoals de minister gisteren trouwens verklaarde in zijn antwoord op de vragen die wij hem in dit verband gesteld hebben. Ik kan het niet verhelpen dat de organisatie van de werkzaamheden in dit Huis zodanig verward verloopt dat dezelfde vraag gisteren in de plenaire zitting werd behandeld en vandaag in de commissie. Op het ogenblik dat ik de vraag indiende wist ik niet eens wanneer het hoofdstuk Infrastructuur zou worden besproken. Dit is misschien de kans om iets meer in detail te treden dan gisteren in uw repliek, mijnheer de minister.

Quelles étaient les observations du Conseil d'Etat? Le ministre peut-il commenter l'avis? Le Conseil d'Etat vise-t-il principalement l'ordre de paiement? Si tel est le cas, le ministre doit établir un nouveau projet et recueillir l'avis des Régions. Quand ce projet pourra-t-il être examiné? Il doit en outre encore être examiné par le Sénat. Je crains donc que le ministre ne manque de temps. Pourrait-il fournir plus de détails sur son timing?

Mijn vraag handelt over de problematiek van het in voege treden van de wet-Durant waarvoor u een vaste datum had bepaald, met name 1 februari 2004, nadat dit de vorige keer werd uitgesteld. Gisteren zei u dat zulks afhankelijk is van een wetsontwerp dat u eerstdaags zult indienen.

Wat waren precies de bemerkingen van de Raad van State? U heeft gisteren reeds een tipje van de sluier gelicht, maar misschien kunt u nu meer in detail treden en zeggen wat het advies inhield? Gaan de bemerkingen vooral over de wijzigingen van het systeem 'bevel tot betalen'? Als dat zo is, houdt dat dan in dat u een nieuw wetsontwerp moet opstellen dat u vooraf nog moeten voorleggen aan de Gewesten, omdat normalerwijze de betrokkenheid van de Gewesten in deze absoluut noodzakelijk is? In bevestigend geval, wat bedoelt u dan met 'eerstdaags'?

Gisteren heb ik aan de dienstdoende voorzitter, de heer Lambert, gevraagd wat hij in de praktijk verstond onder het woord 'eerstdaags', waarop hij antwoordde dat het wetsontwerp ten vroegste de week van 5 januari kon worden ingediend en behandeld. Dat is echter niet ver van 1 februari. Het ontwerp moet nog worden voorgelegd aan de Senaat. U kunt dat betreuren, maar de Senaat bestaat voorlopig nog.

04.02 Minister Bert Anciaux: (...)

04.03 Jos Ansoms (CD&V): Ik ben ervan overtuigd dat de Senaat erop staat. Immers, de Senaat staat op zijn strepen en omtrent verkeersveiligheid wensen de senatoren ook hun zeg te hebben. Ik vrees dus dat u in tijdsnood zal komen en dat u uw mediacampagne niet meer zult kunnen op zetten.

Vandaar dt ik u vraag om meer dan gisteren in detail te treden omtrent uw timing. Gisteren was u op dat vlak bewust vrij wazig.

04.04 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, er zijn hier personen met wie ik rekening hou, maar als die personen mij aanraden steeds voorzichtig te zijn en nooit met bepaalde zaken naar buiten te komen alvorens ik er zeker van ben, moeten ze me achteraf ook niet verwijten dat mijn antwoord wazig was.

Er zijn inderdaad bezwaren van juridische en technische aard gerezen tegen de bestaande wet, vooral tegen het bevel tot betaling. De procedure van het bevel tot betaling moest worden herzien. Het wetsontwerp bepaalt dat de feiten, de vervolgingen en de sancties geregeld blijven door de wetten die van toepassing zijn op het tijdstip waarop de feiten worden gepleegd.

Voor de feiten die zijn gepleegd vóór de officiële datum van inwerkingtreding zullen de procedures worden gevoerd zonder een beroep te doen op het bevel tot betaling volgens de klassieke procedure. Dit was onder meer een van de problemen van deze wet. Voorts wordt in het ontwerp voorgesteld dat de beslissing inzake het bevel tot betaling wordt toevertrouwd aan de politierechter. Ten slotte wordt nader bepaald dat de beschikking tot betaling slechts van toepassing zal zijn wanneer de overtreder geen gevolg heeft gegeven aan een onmiddellijke inning.

Met betrekking tot een eerste ontwerp van wijziging heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State onder meer opgemerkt dat de verplichting in hoofde van de overtreder om te betalen vóór hij de mogelijkheid heeft om het bevel tot betaling te betwisten, tegenstrijdig is met het verdrag tot bescherming van de rechten van de mens. Op grond van die opmerkingen bleek het opportuun het ontwerp herzien. De betrokken federale ministers zijn klaar met het ontwerp. Zodra het door de Ministerraad is behandeld, kan het voor advies aan de Gewesten... Zodra het door de Ministerraad is behandeld, zal het aan het Parlement worden voorgelegd. *(Gelach)* Tegen dat het ontwerp in het Parlement moet worden behandeld, zullen de nodige adviezen van de Gewesten zeker aanwezig zijn.

De **voorzitter**: Dit is wat men noemt een gecondenseerd antwoord, mijnheer de minister.

04.05 Minister Bert Anciaux: De wet zal begin 2004 in werking treden met uitzondering van de beschikking tot betaling. Dit deel zal pas in werking treden op het moment dat de wet is gewijzigd.

04.06 Jos Ansoms (CD&V): A slip of the tongue, zoals dat heet.

Wat de minister op zijn briefje heeft staan, is het volgende. Wij zijn op federaal vlak klaar met een ontwerp. Dit moet ten vroegste vrijdag na

04.04 Bert Anciaux, ministre: Des objections techniques et juridiques ont effectivement été soulevées concernant la loi existante, principalement contre l'ordre de paiement. La procédure relative à l'ordre de paiement doit être revue. Le projet de loi stipule que les faits, les poursuites et les sanctions demeurent régis par les lois applicables au moment des faits.

S'agissant des faits qui se sont produits avant la date d'entrée en vigueur, les procédures se dérouleront sans faire appel à l'ordre de paiement. Ensuite, le projet confie la décision en matière d'ordre de paiement au juge de police. Enfin, il prévoit que la disposition en matière d'ordre de paiement ne s'applique que si le contrevenant n'a donné aucune suite à une perception immédiate.

Le Conseil d'Etat estime que l'obligation de payer avant que le contrevenant ait la possibilité de contester l'ordre de paiement, est contraire aux dispositions de la CEDH C'est pourquoi le projet a été modifié. Dès qu'il sera approuvé par le Conseil des ministres, il pourra, s'il est accompagné des avis nécessaires des Régions, être soumis au Parlement. La loi entrera en vigueur au début de l'année 2004, à l'exclusion de l'ordre de paiement.

04.06 Jos Ansoms (CD&V): Le projet doit encore être examiné en Conseil des ministres, puis il faudra s'enquérir de l'avis des Régions.

op de Ministerraad worden besproken. Misschien zijn er opmerkingen, misschien ook niet. We zullen dit wel zien. Daarna wordt het ontwerp voor advies doorgestuurd naar de Gewesten. Nadat de Gewesten een advies hebben uitgebracht – artikel 60 van het Reglement bepaalt dat elk wetsvoorstel naar de Gewesten moet worden gestuurd voor advies – kan het in het Parlement worden ingediend waar het in Kamer en Senaat moet worden goedgekeurd.

Dit moet allemaal nog gebeuren, mijnheer de voorzitter, vóór 1 februari en waarschijnlijk samen met een verkeerscampagne. Ik ben echt benieuwd hoe lang de minister ten aanzien van de burger en de media zal volhouden dat het er zo snel mogelijk zal komen. Ik ben benieuwd wanneer hij zal bekennen dat de datum van inwerkingtreding, 1 februari, niet kan worden gehaald. Die datum heeft de minister zelf vooropgesteld. De vorige streefdatum was 1 november en toen bleek dat die datum niet kon worden gehaald, en heeft de minister zelf de datum van 1 februari vooropgesteld. Ik ben benieuwd wanneer ik in mijn krant zal kunnen lezen dat die datum niet kan worden gehaald.

Het is toch te gek hoe wij hier moeten werken en hoe wij bij wijze van spreken een pingpongspelletje spelen. Ik probeer aan te tonen dat er problemen zijn. Ik probeer de publieke opinie aan te tonen dat de minister het goed bedoelt maar dat de streefdatum van 1 februari niet zal worden gehaald. Om redenen die ik begrijp, mag de minister nu voorlopig nog niet zeggen dat de streefdatum van 1 februari niet wordt gehaald.

04.07 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Ansoms, het is altijd mijn bedoeling geweest de wet zo snel mogelijk uit te voeren.

04.08 **Jos Ansoms** (CD&V): Dat weet ik.

04.09 Minister **Bert Anciaux**: Dat is nog altijd mijn bedoeling. Indien ik er een te lange termijn op zou kleven, kan dat argumenten geven om de zaken niet snel genoeg te laten vooruitgaan. Indien ik er een datum op zou kleven die niet haalbaar zou blijken te zijn, zal dat worden voorgesteld alsof ik de uitvoering voor de zoveelste keer voor mij uitschuif.

Ik heb gisteren in alle eerlijkheid gezegd dat ik niet zo zeker ben dat 1 februari 2004 zal worden gehaald. Ik zal dan ook slechts een datum kunnen geven op het moment dat hij effectief vaststaat, met name op het moment dat het koninklijk besluit tot inwerkingtreding van de wet in het Belgisch Staatsblad zal zijn verschenen. Dat is het enige moment waarop ik de juiste datum zal kunnen geven waarvan niet meer zal kunnen worden afgeweken, omdat hij in het Belgisch Staatsblad is verschenen. Ik zal dat zo snel mogelijk doen.

Het heeft zo lang geduurd, omdat de wet zowel op het gebied van de overgangsmaatregel als, wat ook duidelijk is gebleken, op het gebied van het bevel tot betaling, mankementen vertoonde, die deels ook door de oppositie waren voorspeld. Ik werd er echter mee geconfronteerd en ik moest een voorstel vinden waarover binnen de meerderheid een consensus bestond. Dat heeft iets meer tijd gevraagd. Het zal me evenwel niet beletten om nu – ik kan het niet anders zeggen – zo snel mogelijk vooruit te gaan. Er is nu immers een ontwerp en we weten ook waar het probleem specifiek nog rijst en waar niet meer. Ik heb ook op het einde gezegd dat de wet begin 2004 in werking zal treden, met uitzondering van de beschikking tot betaling, die op zich niet nodig is

Régions, alors seulement il pourra être déposé au Parlement. La Chambre et le Sénat doivent encore tous deux l'approuver. Tout cela doit se faire avant le 1^{er} février et probablement en même temps que la campagne relative à la circulation routière. Quand le ministre admettra-t-il qu'il ne peut respecter la date limite du 1^{er} février? Initialement, la date du 1^{er} novembre avait été avancée comme date limite; le ministre a lui-même reporté la date au 1^{er} février, mais cela ne s'avère pas plus réalisable.

04.07 **Bert Anciaux**, ministre: Mon objectif a toujours été d'appliquer la loi dans les plus brefs délais.

04.09 **Bert Anciaux**, ministre: Et c'est encore mon objectif. J'ai admis hier que je n'étais pas sûr que la date du 1^{er} février pourrait être respectée. Je ne pourrai donner une date définitive que lorsque l'arrêté royal d'entrée en vigueur paraîtra au *Moniteur belge*. Cela a duré aussi longtemps en raison des lacunes que présentait la loi, tant sur le plan de la mesure transitoire que de l'ordre de paiement.

Quoi qu'il en soit, le projet entrera en vigueur au début de l'année 2004, à l'exception de l'ordre de paiement, qui n'est pas indispensable pour l'application de la loi. Nous allons au préalable en débattre sérieusement à la Chambre et au Sénat. À présent, le calendrier est clair. Si la commission donne son accord, le projet pourra être examiné au cours de la semaine du 12 janvier 2004.

om de wet ten volle te laten uitvoeren.

Mijnheer de voorzitter, wat het aspect van de beschikking tot betaling betreft, zullen we eerst het debat in de Kamer en zonodig ook in de Senaat in alle degelijkheid voeren. Daarom koppel ik de twee niet meer aan elkaar. Ik kon dat echter pas beslissen op het moment dat we zeker waren welke punten nog moesten worden aangepast. Indien ik de zaken los van elkaar had laten ingaan en nadien zou zijn gebleken dat er toch nog een aanpassing diende te gebeuren aan de in de huidige wet voorziene procedure, zou ik ook vast hebben gezeten. Alles was immers aan alles gekoppeld. Nu is, wat mij betreft, de timing ook heel duidelijk, namelijk zo snel mogelijk. De behandeling van de wet zal ik dan ook zo snel mogelijk indienen in de Kamer. Wat dat betreft, lijkt het mij nog altijd mogelijk dat het ontwerp in de week van 5 januari 2004 kan worden behandeld. In de praktijk zal dat de tweede week van januari 2004 worden. Als de commissie ermee instemt, kan het ontwerp in de commissie worden behandeld in de week van 12 januari 2004.

04.10 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, we kennen elkaar op politiek vlak een half jaar. Ik kan me voorstellen dat u soms minder mooie ideeën hebt over de wijze waarop ik mijn job in de Kamer uitoefen. U moet het ons echter niet kwalijk nemen. Niet wij, maar paarsgroen heeft immers vanaf de eerste dag van haar aantreden in juli 1999 de publieke opinie met toeters en bellen overspoeld met de idee dat nu eindelijk voor het eerst in de geschiedenis van ons land de verkeersveiligheid een belangrijk thema zou zijn. Dat is natuurlijk niet waar. Ook vroeger zijn er ministers geweest die zich het lot van de verkeersveiligheid hebben aangetrokken. Los daarvan heeft de vorige regering de publieke opinie via een nooit geziene mediacampagne proberen aan te tonen dat zij de eerste was sinds het ontstaan van ons land die het thema eindelijk au sérieux nam.

Wij hebben bijna vier jaar moeten wachten op de wet van mevrouw Durant, een slechte wet. Als wij elkaar buiten de commissie spreken, zult u dat grotendeels onderschrijven. Het was een wet die wij niet nodig hadden – wij hadden wel veel andere zaken nodig – maar na vier jaar hadden wij ze. Dan is paars weer begonnen op diezelfde drammerige manier: "Wij zullen ervoor zorgen. Het is een topprioriteit. Het zal op 1 november zijn." Maar op 1 november wordt het 1 februari, en voor het boetefonds wordt het 2005. Begrijpt u dat een lid van de oppositie niet anders kan dan dat aan de kaak stellen?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la fermeture d'une cinquantaine de gares par la SNCB" (n° 989)

05 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sluiting van een vijftigtal stations door de NMBS" (nr. 989)

05.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de la commission de l'Infrastructure du 17 novembre, le vice-premier ministre et ministre du Budget Johan Vande Lanotte annonçait que la SNCB comptait fermer environ 50 gares à partir de critères bien précis tels que des transactions au guichet ne dépassant pas les 200.000 euros par an et pour lesquelles le maintien du guichet coûte plus de 50.000 euros.

En réalité, il semble que certaines gares qui répondent et de loin aux critères de maintien seront néanmoins fermées. Par exemple, la gare

04.10 Jos Ansoms (CD&V): Lors de son entrée en fonction, le gouvernement arc-en-ciel a fait savoir à l'opinion publique que la sécurité routière serait pour la première fois un thème important. Nous avons dû attendre quatre ans la loi Durant, finalement une mauvaise loi. Ensuite, la coalition violette a répété la même chanson: la sécurité routière sera une priorité absolue. Or la loi est reportée à 2004 et le fonds des amendes à 2005 même. L'opposition se doit de dénoncer cette situation.

05.01 Annick Saudoyer (PS): De heer Vande Lanotte heeft aangekondigd dat de NMBS van plan is 50 stations te sluiten, en zulks op grond van welbepaalde criteria. Het ziet er echter naar uit dat een aantal stations dat niet aan die criteria voldoet toch zal worden gesloten. Dat zou bijvoorbeeld gelden voor het station van

d'Herseaux a délivré, en 2002, 13.619 billets pour une recette de 242.019,69 euros pour un seul agent occupé de 5h45 à 12h45, ce qui dépasse largement les recettes de certaines gares qui, elles, ne seraient pas concernées par la fermeture.

À l'heure actuelle, disposez-vous d'une liste des gares susceptibles de fermer? Pouvez-vous nous fournir les critères exacts sur lesquels la SNCB va se baser pour fermer certaines gares? Quelles sont les garanties que le service à la clientèle sera encore assuré de manière optimale? Peut-on être assuré que la fermeture des guichets n'entraînera pas la suppression ultérieure de l'arrêt à ces gares? Comment comptez-vous gérer ces documents qui seront en quelque sorte abandonnés?

05.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la gare d'Herseaux ne figure pas sur la liste des points de vente à fermer. Une légère diminution du nombre de prestations au guichet pourrait éventuellement avoir lieu.

Premièrement, il existe effectivement une liste des gares susceptibles d'être fermées.

Deuxièmement, comme l'a souligné le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, le chiffre d'affaires minimum exigé est de 200.000 euros par an et le coût du maintien des guichets ne peut être supérieur à 50.000 euros par an.

Troisièmement, la fermeture du point de vente d'une gare ne pourrait avoir lieu que moyennant l'offre d'une alternative à la clientèle, comme par exemple la vente par internet de cartes de train, le "home ticketing" pour titres de transport ou la vente externe, etc.

Quatrièmement, la fermeture d'un point de vente d'une gare ne signifie pas la suppression des arrêts de train dans lesdites gares.

Cinquièmement, lorsqu'un bâtiment n'est plus nécessaire aux besoins de la SNCB, celle-ci s'efforce de le valoriser, le proposant aux autorités locales ou autres, éventuellement à des tiers.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, je vous ai bien entendu mais tout le monde n'a pas encore accès à internet. Vous avez répondu que la gare d'Herseaux ne fermerait pas mais c'est une commune qui se trouve dans une région très défavorisée. Quelles seraient les possibilités pour les clients de cette gare d'obtenir leur ticket ailleurs?

05.04 Bert Anciaux, ministre: La vente par internet n'est qu'un exemple. Il y a aussi la vente externe, la vente par téléphone. Je sais que la SNCB avance avec prudence dans ce domaine. Elle examine les différents points de vente possibles, comme les concessionnaires Lotto par exemple.

Ce n'est pas encore officiel mais la SNCB cherche encore d'autres solutions au cas où l'on supprimerait un point de vente.

Herseaux.

Beschikt u over een lijst van stations die mogelijkerwijs zullen worden gesloten? Op grond van welke precieze criteria? Wat zijn de garanties dat de dienstverlening aan het cliënteel nog optimaal zal kunnen worden gewaarborgd? Zal de sluiting van de stations uiteindelijk niet tot een afschaffing van de stopplaatsen leiden? Wat zal er gebeuren met de leegstaande stationsgebouwen?

05.02 Minister Bert Anciaux: Het station van Herseaux staat niet op de lijst van stations die mogelijkerwijs zullen worden gesloten. Er bestaat inderdaad zo'n lijst. Om niet in aanmerking te komen voor sluiting, moet een station een jaarlijkse minimumomzet van 200.000 euro halen en mogen de kosten voor het behoud van de loketten niet hoger liggen dan 50.000 euro per jaar. De loketten in een station zouden enkel mogen worden gesloten als aan de reizigers een alternatieve oplossing wordt aangeboden. De sluiting van de loketten van een station betekent niet dat de stopplaats wordt afgeschaft. Wanneer een gebouw voor de NMBS overbodig wordt, tracht de maatschappij het te gelde te maken.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Herseaux bevindt zich in een economisch achtergesteld gebied. Over welke mogelijkheden zullen de cliënten beschikken om in een nabijgelegen station een treinkaartje te kopen?

05.04 Minister Bert Anciaux: De verkoop via internet is een van de mogelijkheden. Er is ook de externe verkoop, de telefonische verkoop. De NMBS onderzoekt diverse mogelijke verkooppunten, zoals de Lotto-concessiehouders bijvoorbeeld.

De NMBS zoekt nog naar alternatieven voor de eventuele afschaffing van sommige verkooppunten.

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

06 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'offre (très) réduite de la SNCB les vendredis 26 décembre 2003 et 2 janvier 2004" (n° 1005)

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het (sterk) beperkte treinaanbod van de NMBS op vrijdag 26 december 2003 en 2 januari 2004" (nr. 1005)

06.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous n'ignorez pas l'existence et la raison d'être du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB. Celui-ci émet des avis éclairés auprès de la compagnie des chemins de fer en matière de gestion du service public. La SNCB reconnaît - semble-t-il - la qualité du travail de ce comité puisqu'il lui a été accordé les services d'un collaborateur mi-temps afin d'assurer la préparation des dossiers et la rédaction de ses avis.

J'attire votre attention sur le fait que le comité se compose exclusivement de membres bénévoles. A ce propos, il est réjouissant de rencontrer des personnes volontaires pour lesquelles la notion de service public revêt encore un sens noble.

Le Comité consultatif a émis déjà plusieurs fois des avis concernant la période de fin d'année à la SNCB, et notamment l'adaptation de son offre pour toute la période de fin d'année. Alors que l'année dernière le comité avait déjà contesté une décision relativement brutale de la SNCB, il semble que cette dernière s'apprête à prendre des dispositions assez similaires cette année.

Même si le Comité consultatif des usagers concède qu'une réduction de l'offre peut être opérée, il précise un certain nombre de points et trouve, en l'occurrence, tout à fait inacceptable la manière dont la SNCB réduit, quasiment au trafic des jours fériés, la disponibilité des trains, les "fameux" vendredis 26 décembre 2003 et 2 janvier 2004.

Alors que cette problématique est évoquée apparemment tous les ans, la SNCB semble ne pas tenir compte de l'avis du Comité consultatif. Dès lors, monsieur le ministre, j'aurais voulu savoir s'il est exact qu'un certain nombre de décisions ont été prises pour ces jours particuliers en fin d'année, entraînant une véritable offre au rabais pour cette période durant laquelle nombre de nos concitoyens travaillent encore. De façon plus générale, j'aurais voulu avoir votre sentiment sur le Comité consultatif, les moyens dont il dispose et la manière dont la SNCB prend en considération ses avis.

06.02 **Bert Anciaux**, ministre: Monsieur le président, les questions posées par l'honorable membre à propos du service des trains de fin d'année sont surprenantes car, pour la plupart, fondées sur des assertions erronées. Il semble que les informations recueillies par l'honorable membre soient imprécises, voire sans fondement.

Il est indéniable que la demande de transport voyageurs, durant ce qu'il est de coutume d'appeler "la trêve des confiseurs", est très nettement en retrait par rapport à la normale. Il serait donc irresponsable, tant de la part de la SNCB que des autorités de tutelle, d'exiger le maintien de l'offre dite "de base" durant cette période compte tenu, entre autres, des implications budgétaires que cela représente.

Particulièrement attentive aux différentes réactions enregistrées les années précédentes. et notamment par la voix du Comité consultatif

06.01 **Olivier Chastel** (MR): Het Raadgevend Comité van de gebruikers bij de NMBS heeft verscheidene negatieve adviezen over de eindejaarsperiode uitgebracht, met name over de aanpassing van het aanbod in die periode. Dit jaar is de NMBS blijkbaar van plan gelijkaardige maatregelen te treffen.

Het Raadgevend Comité van de gebruikers vindt het volstrekt onaanvaardbaar dat de NMBS het treinaanbod op vrijdag 26 december 2003 en 2 januari 2004 bijna herleidt tot de dienstregeling die op feestdagen geldt.

Klopt het dat er voor de komende eindejaarsperiode een aantal beslissingen werden genomen waardoor het aanbod volstrekt onvoldoende zal zijn? Wat is uw mening over het Raadgevend Comité, de middelen waarover het beschikt en de manier waarop de NMBS met zijn adviezen omgaat?

06.02 **Minister Bert Anciaux**: De informatie waarover het geachte lid beschikt, is onnauwkeurig en zelfs ongegrond.

Tijdens de kerstvakantie is er duidelijk minder vraag naar openbaar vervoer. Het zou dan ook onverantwoord zijn te eisen dat tijdens deze periode het "basisaanbod" wordt behouden.

Dit jaar heeft de NMBS een aanbod voorgesteld dat heel wat uitbreider is dan de voorbije jaren

des usagers, la SNCB a proposé, cette année, une offre bien plus étoffée que les années précédentes et tenant au mieux compte des desiderata des uns et des autres. En effet, les 22, 23, 24, 29 et 30 décembre 2003 ainsi que le 2 janvier 2004, le service proposé est le service normal en période de congés annuels.

Ce service est clairement annoncé dans les documents horaires et est donc bien connu du public. Il se caractérise principalement par le fait que, bien que quelques trains P ne circulent pas, toutes les gares restent desservies. Cette offre est donc bien plus importante qu'à la fin de l'année 2002 puisque, à cette époque, tous les trains P avaient été supprimés et que, par conséquent, des mesures complémentaires avaient dû être prises. Cette année, compte tenu de l'offre proposée, elles n'ont plus aucune raison d'être. C'est pourquoi elles n'ont pas été reconduites.

Au vu des données statistiques, la SNCB est convaincue que la demande sera très faible les 26 et 31 décembre prochains. Par conséquent, et par souci de bonne gestion et d'usage responsable des deniers publics, elle a décidé d'appliquer, durant ces deux jours, le régime "dimanches et jours fériés", avec cependant des mesures complémentaires importantes. Elles consistent notamment dans le renforcement de la composition et du nombre de trains, dans l'imposition d'arrêts exceptionnels, dans les dessertes cadencées des lignes habituellement non ou partiellement desservies le dimanche, en mettant en circulation plusieurs trains P ou IC non prévus le dimanche.

Le détail de ces mesures complémentaires est déjà disponible sur le site internet de la SNCB et sera distribué incessamment sous forme de brochure dans toutes les gares.

06.03 Olivier Chastel (MR): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Je ne vais pas polémiquer avec vous; c'est de nouveau une réponse que la SNCB vous dicte. Même si elle trouve ma question inadaptée, elle la traite comme elle traite les avis du Comité consultatif des usagers. La seule différence, c'est qu'elle est obligée de me répondre, alors qu'elle met parfois six mois pour répondre au comité.

Objectivement, si ma question était vraiment déplacée, je me demande pourquoi, chaque année, le Comité consultatif des usagers essaie d'obtenir une concertation avec la SNCB à ce sujet et de faire en sorte que l'offre soit plus adaptée pour ce qui reste encore un jour de semaine, mais qu'elle considère comme un dimanche ou un jour férié.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Eric Massin au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les sens uniques limités" (n° 1013)

07 Vraag van de heer Eric Massin aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beperkt eenrichtingsverkeer" (nr. 1013)

07.01 Eric Massin (PS): Je vous remercie, monsieur le président. Il faut toujours une arrière-garde, voire un dernier combattant, je serai donc celui-là! C'est la place la plus difficile en général, puisque c'est celle qui garantit au reste des troupes leur survie et leur sauvegarde.

Monsieur le ministre, un arrêté ministériel pris par votre prédécesseur, modifiant l'arrêté du 11 octobre 1976, instaure, à partir du 1^{er} juillet 2004, des sens uniques limités qui pourront être empruntés par les

et zo veel mogelijk met de wensen van alle partijen rekening houdt.

Op grond van de statistieken is de NMBS ervan overtuigd dat er op 26 en 31 december eerstkomend bijzonder weinig reizigers zullen opdagen. Omwille van het goed beheer van overheidsgeld zal ze de treinen volgens de dienstregeling die geldt op zon- en feestdagen laten rijden. Er zullen echter ook verscheidene bijkomende treinen worden ingezet. Een overzicht van deze maatregelen kan op internet geconsulteerd worden en in de stations zullen folders worden uitgedeeld.

06.03 Olivier Chastel (MR): Het gaat weer om een antwoord dat de NMBS u heeft gedicteerd. Als mijn vraag ongegrond is, waarom onderneemt het Raadgevend Comité van de gebruikers dan elk jaar pogingen om een aangepaster aanbod te bekomen?

07.01 Eric Massin (PS): Een ministerieel besluit tot wijziging van het besluit van 11 oktober 1976, bepaalt dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A vanaf 1 juli 2004 in tegengestelde richting door eenrichtingsstraten mogen rijden.

cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A. Pour ma part, étant juriste, je me dis déjà que cela peut poser différents problèmes mais, en pratique, il y a quand même toute une série de difficultés qui viennent s'ajouter.

Tout d'abord, il y a de nombreuses difficultés matérielles inhérentes à la mise en place de nouveaux panneaux de signalisation, des marquages au sol, des aménagements de carrefours, le tout devant en principe être en place pour le 1^{er} juillet 2004. Il me semble que le respect de cette échéance, et plus particulièrement pour les grandes villes où le réseau de voirie est important, semble compromis.

Deuxième difficulté pratique, c'est le coût, bien évidemment, de tous ces aménagements qui va être proportionnel à la taille du réseau de voiries et donc de la commune ou de la ville. L'impact financier sur les budgets des villes et communes qui connaissent déjà des situations budgétaires particulièrement difficiles sera donc loin d'être négligeable, bien évidemment pour les routes dépendant des villes et communes, et donc pas pour les routes régionales, par exemple.

Troisièmement, il y a lieu de s'inquiéter, bien évidemment, des dangers auxquels vont être exposés les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs classe A qui vont emprunter ces sens uniques limités. Il me semble que votre prédécesseur n'a pas fait un examen particulièrement approfondi de ce risque. Je sais que, pour les cyclistes, la loi sur les usagers faibles les protège au niveau de leur indemnisation. Il n'en reste pas moins qu'une fois qu'il sera décédé en raison d'un accident de la circulation, il n'y aura plus grand-chose à faire pour lui malgré cette disposition!

Monsieur le ministre, vous appliquez ou vous allez devoir appliquer une décision prise par votre prédécesseur qui entraîne certaines difficultés dont je viens de vous parler et vis-à-vis de laquelle on peut émettre toute une série de considérations. Je souhaite connaître votre position en la matière. Je sais que ce n'est pas toujours facile d'assumer les charges du passé. Pourriez-vous envisager un réexamen de cette disposition légale et ce, non seulement sous l'angle du coût enduré par les villes et communes, ce qui me semble quand même important, mais aussi de la sécurité des usagers faibles?

D'autant que votre note de politique générale fait état de la volonté d'adapter la réglementation routière afin de mieux prendre en compte les impératifs techniques et de sécurité routière de ces mêmes usagers faibles.

Dès lors, lorsque dans le cadre de votre note de politique générale, vous dites qu'il faut prendre en compte les impératifs techniques et de sécurité routière de ces usagers faibles, je suppose que votre volonté sera sans doute de revoir cette disposition, si je n'anticipe pas votre réponse.

07.02 Bert Anciaux, ministre: Premièrement, en ce qui concerne l'impact budgétaire, une lettre circulaire (référence D1/010/35.573) intitulée "Mise en œuvre des différentes mesures en matière de sécurité routière", récapitulant les dates-clés a été adressée le 24 janvier 2003 à toutes les communes, pour les sensibiliser en temps utile sur les mesures à prendre en fonction des échéances. Parmi celles-ci se trouve l'instauration du sens unique limité ou SUL en abrégé.

Door deze maatregel moeten er heel wat moeilijke aanpassingen aan de wegen worden uitgevoerd, waaraan een prijskaartje hangt dat zwaar zal doorwegen op de begroting van steden en gemeenten die de eindjes nu al moeilijk aan elkaar kunnen knopen.

Bovendien moeten wij ons bekommeren om de gevaren waaraan de fietsers en bromfietsers zullen worden blootgesteld.

U moet een door uw voorganger genomen beslissing toepassen. Wat is uw standpunt? Kunt u deze bepaling opnieuw laten onderzoeken?

07.02 Minister Bert Anciaux: Eerst en vooral werd over de budgettaire impact op 24 januari 2003 een omzendbrief gestuurd naar alle gemeenten om ze tijdig op de hoogte te brengen.

Deuxièmement. en ce qui concerne le financement. la Région de Het Brussels Hoofdstedelijk

Bruxelles-Capitale, pour ne citer que cette Région, qui doit réaliser un effort particulier, subventionne notamment les études de signalisation.

Troisièmement, en ce qui concerne l'aspect relatif à la sécurité routière, toutes les études qui ont été faites prouvent qu'il y a une augmentation de la sécurité. Une des raisons tient au fait qu'en roulant à contresens, il y a un contact visuel entre les usagers, donc une meilleure perception. En devenant une règle générale, cette mesure ne devra plus être ignorée par les autres usagers, ce qui constitue également un renforcement de la sécurité des cyclistes.

L'entrée et la sortie des rues peuvent parfois présenter un aspect plus sensible. Dans ce cas, il est recommandé de procéder à des marquages au sol.

L'IBSR publiera une brochure, début 2004, dans laquelle les mesures pratiques de placement seront détaillées.

Je tiens encore à signaler que si certains carrefours présentent un degré de dangerosité tel qu'il est préférable de ne pas y installer des sens uniques limités, il est autorisé, moyennant motivation particulière, de déroger à la règle, mais cette possibilité constitue une exception.

07.03 Eric Massin (PS): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse, qui me laisse toutefois un peu sur ma faim.

Si j'ai bien compris, les autorités ont été prévenues suffisamment à temps.

Par ailleurs, si des problèmes budgétaires se posent, adressez-vous aux Régions. En effet, puisque la Région de Bruxelles-Capitale subventionne des études, pourquoi ne pas vous adresser aux Régions en cas de déficit budgétaire? Toutefois, il s'agit d'une mesure fédérale et non régionale.

Des études précisent qu'il y a une augmentation de la sécurité routière puisqu'on a une vision de face à face lorsque l'on prend un sens unique limité. Néanmoins, dans un carrefour, avec le sens unique limité, le cycliste bénéficie d'une priorité de droite qui s'applique sur toute la largeur de la chaussée. Cela risque de poser certains problèmes. En effet, si en tant que conducteur automobile, je m'engage dans un sens unique, je le prends sur la gauche en coupant mon angle, je risque alors de me trouver face à un cycliste. Cela peut donc poser de gros problèmes dans les carrefours. Les propos que je tiens sont d'ordre pratique. En effet, en tant qu'avocat, j'ai l'habitude de plaider ce genre de procès.

En ce qui concerne les recommandations de marquage au sol, il est vrai qu'il faut arriver à une certaine sécurité. Cependant, il me semble que si cette mesure peut avoir certains intérêts, vos réponses ne rencontrent pas les difficultés pratiques vécues sur le terrain par les responsables de la police et de l'administration que sont les bourgmestres, tant en termes de budget qu'en termes de concrétisation pratique des sens uniques limités et donc de l'augmentation de la sécurité routière.

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

Gewest, bijvoorbeeld, subsidieert met name de studies met betrekking tot de verkeerstekens.

Alle studies wijzen uit dat de veiligheid toeneemt wanneer men in tegengestelde richting rijdt omdat er visueel contact is tussen de weggebruikers en de zichtbaarheid dus beter is. Als die maatregel een algemene regel wordt, zullen de overige weggebruikers hem niet meer kunnen negeren. Het in- en uitrijden van straten is een delicaatere kwestie en aanbevolen wordt om er wegmarkeringen aan te brengen. Het BIVV zal begin 2004 een brochure uitgeven waarin de praktische maatregelen ter zake op een gedetailleerde manier zullen worden uiteengezet.

Op bijzonder gevaarlijke kruispunten kan – uitzonderlijk – van de regel worden afgeweken.

07.03 Eric Massin (PS): Wanneer begrotingsproblemen rijzen verwijst men ons door naar de Gewesten! Het betreft echter een federale en geen gewestelijke maatregel.

Op een kruispunt met een beperkte enkele rijrichting heeft de fietser voorrang van rechts, die geldt voor de hele breedte van de weg, wat voor problemen kan zorgen.

Inzake de aanbevelingen met betrekking tot de wegmarkeringen, reiken uw antwoorden geen oplossingen aan voor de praktische moeilijkheden waarmee de politiemensen en de ambtenaren worden geconfronteerd.

La réunion publique de commission est levée à 15.40 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.40 uur.