



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

10-03-2004

Après-midi

woensdag

10-03-2004

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

Débat et questions jointes de	1
- Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation en matière de sécurité routière, et en particulier sur la perception immédiate de certaines amendes" (n° 1818)	1
- M. Geert Bourgeois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les effets dans le temps de la nouvelle loi relative à la circulation routière" (n° 1860)	1
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'absence, dans la nouvelle réglementation en matière de sécurité routière, de dispositions permettant au juge en appel de descendre sous le seuil minimal de l'amende si le contrevenant peut prouver que sa situation financière est précaire" (n° 1913)	1
- M. François Bellot au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les peines alternatives en matière d'application de la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 1923)	1
- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle législation routière relative aux dépassements par les camions" (n° 1940)	1
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la perception immédiate des amendes routières" (n° 1955)	1
- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 2047)	1
<i>Orateurs:</i> Josée Lejeune, Geert Bourgeois, Valérie De Bue, François Bellot, Melchior Wathelet, Annick Saudoyer, Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Daan Schalck, Frieda Van Themsche	
Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les campagnes de sensibilisation de l'IBSR concernant le secteur de la moto" (n° 1826)	35
<i>Orateurs:</i> Annick Saudoyer, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la poursuite des infractions en matière de stationnement de longue durée" (n° 1861)	37
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le test des rouleaux" (n° 1876)	39
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux ,	

INHOUD

Debat en samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de inwerkingtreding van de nieuwe reglementering inzake verkeersveiligheid, en meer bepaald over de onmiddellijke inning van bepaalde boeten" (nr. 1818)	1
- de heer Geert Bourgeois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werking in de tijd van de nieuwe verkeerswet" (nr. 1860)	1
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het ontbreken van bepalingen in de nieuwe verkeersveiligheidswet waarbij de rechter in de beroepsprocedure de minimumboeten kan verlagen indien de overtreder zijn precaire financiële toestand kan bewijzen" (nr. 1913)	1
- de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de alternatieve straffen inzake de toepassing van de nieuwe wet betreffende de verkeersveiligheid" (nr. 1923)	1
- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe verkeerswetgeving betreffende de inhaalmanoeuvres van vrachtwagens" (nr. 1940)	1
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de onmiddellijke inning van verkeersboetes" (nr. 1955)	1
- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 2047)	1
<i>Sprekers:</i> Josée Lejeune, Geert Bourgeois, Valérie De Bue, François Bellot, Melchior Wathelet, Annick Saudoyer, Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Daan Schalck, Frieda Van Themsche	
Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sensibiliseringscampagnes van het BIVV inzake de motorsector" (nr. 1826)	35
<i>Sprekers:</i> Annick Saudoyer, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vervolging van overtredingen op het langdurig parkeren" (nr. 1861)	37
<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de rollentest" (nr. 1876)	39
<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Bert Anciaux ,	

ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Servais Verherstraeten à la 40
ministre de l'Economie, de l'Energie, du
Commerce extérieur et de la Politique scientifique
sur "l'homologation des curvomètres utilisés pour
le test des rouleaux pour les cyclomoteurs"
(n° 1995)

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Joseph Arens au ministre de la 42
Mobilité et de l'Economie sociale sur "le projet
d'une circulaire ministérielle permettant
l'abaissement du véhicule" (n° 1985)

Orateurs: **Joseph Arens, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au 43
ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
sur "la réglementation relative aux remorques de
vélo pour les handicapés" (n° 1999)

Orateurs: **Liesbeth Van der Auwera, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Francis Van den Eynde au vice- 45
premier ministre et ministre du Budget et des
Entreprises publiques sur "le non-respect des
consignes de sécurité par les compagnies
aériennes à l'aéroport d'Ostende" (n° 1950)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de 40
minister van Economie, Energie, Buitenlandse
Handel en Wetenschapsbeleid over "de
homologatie van curvometers voor de rollentest
voor bromfietzers" (nr. 1995)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister 42
van Mobiliteit en Sociale Economie over "de
geplande ministeriële omzendbrief die het
verlagen van voertuigen toelaat" (nr. 1985)

Sprekers: **Joseph Arens, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan 43
de minister van Mobiliteit en Sociale Economie
over "de reglementering inzake fietskarren voor
gehandicapten" (nr. 1999)

Sprekers: **Liesbeth Van der Auwera, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de 45
vice-eerste minister en minister van Begroting en
Overheidsbedrijven over "het niet-naleven van de
veiligheidsvoorschriften door
luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven van
Oostende" (nr. 1950)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 10 MARS 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 10 MAART 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.42 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.42 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Débat et questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation en matière de sécurité routière, et en particulier sur la perception immédiate de certaines amendes" (n° 1818)
- M. Geert Bourgeois au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les effets dans le temps de la nouvelle loi relative à la circulation routière" (n° 1860)
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'absence, dans la nouvelle réglementation en matière de sécurité routière, de dispositions permettant au juge en appel de descendre sous le seuil minimal de l'amende si le contrevenant peut prouver que sa situation financière est précaire" (n° 1913)
- M. François Bellot au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les peines alternatives en matière d'application de la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 1923)
- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle législation routière relative aux dépassements par les camions" (n° 1940)
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la perception immédiate des amendes routières" (n° 1955)
- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 2047)

01 Debat en samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de inwerkingtreding van de nieuwe reglementering inzake verkeersveiligheid, en meer bepaald over de onmiddellijke inning van bepaalde boeten" (nr. 1818)
- de heer Geert Bourgeois aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de werking in de tijd van de nieuwe verkeerswet" (nr. 1860)
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het ontbreken van bepalingen in de nieuwe verkeersveiligheidswet waarbij de rechter in de beroepsprocedure de minimumboeten kan verlagen indien de overtreder zijn precare financiële toestand kan bewijzen" (nr. 1913)
- de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de alternatieve straffen inzake de toepassing van de nieuwe wet betreffende de verkeersveiligheid" (nr. 1923)
- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe verkeerswetgeving betreffende de inhaalmanoeuvres van vrachtwagens" (nr. 1940)
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de onmiddellijke inning van verkeersboetes" (nr. 1955)
- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 2047)

Je voudrais utiliser la même méthode que lundi dernier lors du débat sur les vols de nuit, à savoir que tous les orateurs inscrits peuvent participer, en principe chronologiquement selon la date d'inscription. A part eux, tous les groupes du Parlement peuvent également intervenir. Je dois malheureusement limiter le temps de parole à 6 minutes par groupe, en ce compris la réplique. Toutefois, le MR a deux oratrices et un orateur inscrits. Je demande donc aux membres de ce groupe d'essayer, par courtoisie, de limiter leur temps de parole pour maintenir un certain équilibre.

Bij de collega's die geen vraag ingediend hebben en toch willen deelnemen aan het debat had ik daarstraks de heer Schalck al genoteerd en dan mevrouw Van Themsche.

D'autres membres souhaitent-ils intervenir?

Wij zullen proberen met een spreektijd van 5 tot 6 minuten per groep. Ik weet dat er groepen met drie ingeschrevenen zijn. We moeten dan ook proberen begrip voor elkaar te hebben.

Vraag nr. 1746 van mevrouw Dierickx wordt uitgesteld. Haar vader is overleden.

Vraag nr. 1968 van de heer Schalck, die met de vraag van mevrouw Dierickx was samengevoegd, wordt ook uitgesteld. De heer Schalck is zo attent geweest dit te doen.

Deze vragen zullen terug op de agenda komen zodra dit mogelijk is. We kunnen onmiddellijk met het debat beginnen.

01.01 Josée Lejeune (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme tout le monde le sait, le 1^{er} mars a marqué l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la sécurité routière. Je ne reviendrai pas sur l'ensemble des mesures proposées mais je voudrais simplement, monsieur le ministre, vous soumettre quelques questions que ces mesures soulèvent.

1. Il est prévu que la perception immédiate des amendes soit élargie à d'autres types d'infraction. Le but de ces modifications est de désengorger les tribunaux qui, comme on le sait, sont surchargés. Cependant, ne craignez-vous pas que cela soit perçu par certains comme une négation du système judiciaire et du droit à la défense? Ne pensez-vous pas que cela risque d'encourager les conducteurs insouciants et bénéficiant de moyens financiers élevés à commettre une infraction, à payer, et cela sans laisser de trace dans leur casier judiciaire?

2. En ce qui concerne la peine d'emprisonnement, peu appliquée dans la pratique, elle est supprimée mais reste en vigueur dans les cas dits lourds. Cela a pour but et pour conséquence non dommageable d'empêcher les tribunaux d'avoir recours à la médiation et de prononcer des peines alternatives dans les cas de conduite en état d'ivresse, je le souligne. Pouvez-vous nous donner votre avis sur cette situation?

3. Pour les peines les plus graves, la déchéance du droit de conduire devient la sanction de référence. Par exemple, pour certaines infractions de troisième degré, l'automobiliste ne peut être réhabilité dans son droit de conduire qu'après la réussite d'un examen psychomédical. Or, comme vous le savez, le délai d'attente pour ce type d'examen est parfois de plusieurs mois.

Une personne suspendue de son droit de conduire pour une durée de huit jours, par exemple, pourrait ainsi se retrouver immobilisée

01.01 Josée Lejeune (MR): Op 1 maart trad de nieuwe verkeersveiligheidswet in werking. Deze roept een aantal vragen op.

Eerst en vooral bepaalt de wet dat de onmiddellijke inning van boetes tot andere soorten overtredingen wordt uitgebreid teneinde de rechtbanken te ontlasten. Het risico bestaat dat deze maatregel als een ontkenning van het rechtssysteem en het recht op verdediging wordt ervaren, en dat welgestelde en onbezonnen bestuurders er met een boete vanaf komen en verder geen sporen nalaten.

Bovendien wordt de gevangenisstraf afgeschaft, behalve voor de "zware" gevallen, waardoor de rechtbanken niet langer een beroep zullen kunnen doen op bemiddeling en geen alternatieve straffen meer zullen kunnen uitspreken.

Ten slotte wordt het rijverbod de referentiestraf voor de zwaarste overtredingen. In sommige gevallen zal de bestuurder een psychomedisch onderzoek moeten ondergaan om in zijn rechten te

pendant plusieurs mois.

Je voudrais avoir votre sentiment à cet égard, monsieur le ministre, et vous demander de nous expliquer cette législation qui est d'application depuis le 1^{er} mars et de nous donner quelques informations complémentaires.

01.02 Geert Bourgeois (N-VA): Mijnheer de minister, de vorige collega heeft reeds gewezen op het feit dat er toch wel een aantal problemen zijn met de nieuwe verkeerswet, waarvan we in elk geval kunnen zeggen dat de inwerkingtreding ervan niet onopgemerkt voorbijgegaan is. Als het de bedoeling was om een psychologisch effect te creëren, dan is dat gelukt.

Heel veel mensen – ook verkeersdeskundigen – zijn van oordeel dat het absoluut niet nodig was om zwaardere boetes, een zwaarder rijverbod en dergelijke in te voeren, maar dat het volstond om de pakkans op te drijven en te zorgen voor een vlotte administratieve afhandeling. Paars heeft nu eenmaal een andere politieke optie genomen; ik kom daarop nu niet terug. Ik heb daarop kritiek, maar dat is niet het onderwerp van de vraag.

Er rijzen allerhande uitvoeringsproblemen. Ik heb deze week nog van de politiecommissaris in mijn politiezone gehoord dat de politie inderdaad geen bonnetjes meer heeft en niet meer kan overgaan tot de onmiddellijke inning. De software bij de politie is niet in orde. In plaats van een versnelde afhandeling zal het een vertraagde afhandeling zijn. Er is ook niet gekozen voor administratieve afhandeling. Er bestaat nog steeds geen geïnformatiseerde ketting politie-incassobureau of politie-parket, hetzij rechtbank hetzij de ontvanger van domeinen en penale boeten.

Zoals de vorige collega gezegd heeft, zullen er heel wat meer verbodsbepalingen op het sturen uitgesproken worden, met een verplicht herexamen. In de praktijk blijkt echter dat men in die diensten helemaal niet klaar is om dat op te vangen. Wie een rijverbod krijgt van 8 dagen of 14 dagen met een verplicht herexamen, zal de facto maanden zonder rijbewijs zitten. Er zijn dan ook nog een aantal incoherenties in de wet.

Mijnheer de minister, ik wil het vooral hebben over de onrechtvaardige terugwerkende kracht van de wet. Met de nieuwe verkeerswet wordt er, terecht, voor geopteerd om de meeste overtredingen niet te bestraffen met een gevangenisstraf. Dat was in heel veel gevallen zinloos. Bovendien werd de gevangenisstraf ook nooit uitgesproken.

Mensen die voor de politierechtbank kwamen, kregen geen gevangenisstraf. Men gaf een boete en eventueel facultatief een rijverbod.

Daardoor ontstaat het probleem. Het is een fundamenteel principe van strafrecht dat lichtere straffen wetten onmiddellijk in werking treden en ook van toepassing zijn op feiten uit het verleden. Welnu, juridisch is de nieuwe wet een lichtere wet, in de feiten is het een veel zwaardere wet. Vraag dat maar aan de mensen die in plaats van een boete van 100 euro een boete krijgen van 400 euro maal vijf, nu maal vijfenhalf. Vraag dat maar aan mensen die vroeger geen rijverbod

worden hersteld. Op dit onderzoek is het vaak maanden wachten, ook al geldt het rijverbod slechts voor één week.

Wat vindt u van al deze toestanden?

01.02 Geert Bourgeois (N-VA): Outre le fait que l'administration n'est pas prête à gérer les perceptions immédiates et les retraits de permis, je souhaiterais surtout aborder ici la question de l'effet rétroactif injustifié de la loi relative à la circulation routière. La notion de peine d'emprisonnement a été, à juste titre, en grande partie supprimée dans la loi sur la circulation routière. Il en résulte que la loi est moins sévère d'un point de vue juridique, contrairement à ce qu'en pensent sans doute les personnes qui en ressentent les conséquences dans leur portefeuille. Des lois pénales moins sévères sont toutefois immédiatement d'application aux affaires pendantes. En l'occurrence, c'est injuste. Chacun savait qu'il devrait se méfier à partir du 1^{er} mars 2004, mais personne n'était au courant que des infractions antérieures, qui ne seraient soumises au juge pénal qu'après le 1^{er} mars 2004, relèveraient également du régime pénal de la nouvelle loi.

Dans sa réponse à ma question, la ministre de la Justice ne s'est pas montrée très sensible au problème et elle a en outre invoqué un mauvais argument. Le fait de "rouler trop vite" était également punissable sous la loi précédente.

Les juristes sont unanimes quant à l'application immédiate de la nouvelle loi. J'ai déposé une proposition de loi pour réparer cette injustice et ne permettre l'application de la loi qu'aux infractions commises à partir du 1^{er} mars 2004. Le ministre est-il disposé à souscrire à cette proposition qui bénéficie du soutien d'une majorité des

kregen voor bepaalde overtredingen en die dit nu wel krijgen. Men zit dus met de situatie dat alle rechters in dit land – ook in beroep – vanaf 1 maart voor feiten gepleegd vóór 1 maart onmiddellijk die nieuwe strafwet moeten toepassen want hij is juridisch lichter, terwijl hij in de portemonnee en met betrekking tot het rijverbod veel zwaarder is. Dit is eigenlijk onbillijk en onrechtvaardig. Niemand had zich daaraan verwacht. Zoals ik al zei, er was een zware sensibilisering rond die wet waardoor heel veel mensen zegden dat ze vanaf 1 maart echt moesten oppassen omdat er een serieuze aanpak van de verkeersovertredingen zou komen. Niemand heeft er zich aan verwacht dat men voor overtredingen van 8 of 10 maanden geleden – van eind vorig jaar – op basis van de nieuwe wet zou worden veroordeeld. Dat is nochtans wat moet gebeuren.

Ik heb uw collega van Justitie daarover ondervraagd, die daarvoor niet gevoelig scheen te zijn. Ze haalde trouwens een verkeerd argument aan. Ze zei dat het niet voor alle snelheidsovertredingen zo is omdat er nu drie categorieën zijn, maar die redenering klopt niet. Snelheidsovertredingen waren al strafbaar en de strafwet bestraft feiten. De strafwet bestraft te snel rijden. Dit was strafbaar vóór 1 maart en het is ook strafbaar na 1 maart. Alle overtredingen van vóór 1 maart – alle deskundigen, specialisten en academici zeggen dit ook – moeten worden bestraft volgens de strafbepalingen van de nieuwe wet.

Mijnheer de minister, ik had voor de krokusvakantie een vraag voor u die ondertussen reeds is achterhaald, namelijk bent u bereid om een uitstel te geven zodat wij ondertussen de wet kunnen aanpassen? Wij zijn ondertussen 10 maart. Ik denk dat het nu nog weinig zin heeft om u te vragen om deze wet bij koninklijk besluit uit te stellen. Dat zou tot een kakofonie leiden, vrees ik.

Mijn vraag nu is natuurlijk of u bereid bent om mijn wetsvoorstel te steunen. Het wordt trouwens gesteund door een grote meerderheid in deze Kamer. Mijnheer de voorzitter, ik had gehoopt dat wij dat vandaag zouden kunnen bespreken. Het komt blijkbaar pas volgende week aan bod. Mijnheer de minister, zult u dit wetsvoorstel steunen dat deze onrechtvaardigheid opheft? De zwaardere boetes, het zwaardere rijverbod en het verplicht rijexamen zijn daardoor alleen van toepassing voor feiten die worden gepleegd vanaf 1 maart. Dat is de billijkheid zelf. Een heel grote meerderheid in deze Kamer is deze mening trouwens ook toegedaan.

Momenteel weet men in heel het land niet wat gedaan. Men aarzelt. Politierichtbanken hebben al de nieuwe straffen uitgesproken. De meeste politierechters wachten tot het Parlement een uitspraak doet om de oude wet billijk toe te passen voor oude feiten.

01.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je voulais simplement questionner le ministre sur les modalités. En effet, les montants des amendes varient entre 50 et 300 euros selon le type d'infraction. Or, tous les conducteurs n'ont pas 300 ni même 50 euros en liquide dans leur véhicule. Dans ce cas, il est prévu d'effectuer le paiement par carte de crédit. C'est surtout important pour les étrangers qui devront s'acquitter des amendes sous peine d'immobilisation de leur véhicule. Il s'agit d'une excellente mesure mais elle nécessite que les verbalisants disposent de terminaux de paiement mobiles.

membres de la Chambre?

01.03 Valérie De Bue (MR): Ik heb een aantal vragen bij de praktische toepassing van de nieuwe reglementering. Voor een aantal overtredingen wordt de onmiddellijke inning van een boete van 50 tot 300 euro ingevoerd.

Aangezien niet alle chauffeurs zo veel geld op zak hebben, kan ook

Monsieur le ministre, je souhaiterais vous poser quatre questions.

1. Quelles mesures ont été prises pour équiper les services de police de terminaux mobiles: type cezam, smash, gsm ou équivalent?
2. Qu'en sera-t-il de la perception immédiate au cas où tous les services de police ne seront pas équipés de terminaux mobiles et de personnel formé?
3. Qui supportera le coût de cet investissement non négligeable ainsi que les coûts d'exploitation, frais de communications gsm, gprs et frais d'abonnement et de transactions chez Banksys et/ou les émetteurs de cartes?
4. Des contacts ont-ils déjà été pris pour établir un ou plusieurs contrats avec Banksys et leurs émetteurs de cartes de crédit de manière à rendre ces transactions possibles?

met een kredietkaart worden betaald. Dat geldt onder meer voor buitenlandse chauffeurs. Daartoe moeten de verbaliserende agenten echter over mobiele betaalterminals beschikken.

Welke maatregelen werden genomen om de politiediensten met die terminals uit te rusten? Wat gebeurt er indien niet alle diensten over de nodige uitrusting beschikken en indien het personeel niet de nodige opleiding kreeg? Wie draait op voor de investerings- en de exploitatiekosten? Werd al contact opgenomen met Banksys en met de uitgevers van kredietkaarten om die transacties mogelijk te maken?

01.04 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai fait partie des parlementaires qui étaient très critiques à l'égard du projet en matière de sécurité routière et je pense avoir été le seul de la majorité à m'y être opposé lors du vote. A l'occasion de l'examen de ce projet de loi, j'avais d'ailleurs déposé une proposition de loi visant à inclure dans ces nouvelles dispositions l'application de peines alternatives pour un certain nombre d'amendes graves.

01.04 François Bellot (MR): De nieuwe verkeersveiligheidswet staat voor repressieve maatregelen, een ondoordachte stijging van de boetes, de depenalisering van bepaalde overtredingen en de intrekking van het rijbewijs tot drie maanden toe.

Les travers de la loi telle qu'elle est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2004 sont connus:

- répression à outrance laissant peu de place à la prévention;
- croissance significative des amendes au-delà d'un seuil qui paraît irraisonnable;
- réduction de l'intervention des parquets;
- dépenalisation de certaines infractions en amendes administratives;
- et un élément qui me paraît très important, à savoir l'application du retrait de permis de conduire qui peut passer aujourd'hui de 15 jours à 3 mois, sans l'intervention de qui que ce soit, au niveau du tribunal du travail ou du parquet, ce qui rend les possibilités de recours quasiment inexistantes.

Bent u het eens met de doelstellingen van deze wet of meent u dat bepaalde elementen moeten worden herzien? Bent u van plan in alternatieve gerechtelijke straffen te voorzien? Welke preventieve maatregelen staan er tegenover de repressieve bepalingen? Hoe denkt u het niveau van de boetes draaglijk te houden? Welke rol speelt de procureur des Konings in dit alles?

Monsieur le ministre, la déclaration gouvernementale reprend les peines d'intérêt général comme peines alternatives aux amendes financières ou au retrait d'une durée assez longue du permis de conduire. Nous avons déposé une proposition pour insérer ces peines alternatives dans la loi de sécurité routière.

Ik heb mij bij de stemming onthouden om de aandacht te vestigen op de ongewenste effecten die de toepassing van deze wet dreigt te hebben.

Pouvez-vous nous indiquer si vous partagez l'ensemble des objectifs de la nouvelle loi, entrée en application le 1^{er} mars, et le choix des outils mis en place?

N'estimez-vous pas nécessaire de revoir certains éléments, notamment quant au cumul des retraits de permis de conduire pouvant être infligés par des policiers sans contrôle judiciaire?

Avez-vous l'intention de programmer rapidement l'insertion des

peines judiciaires alternatives dans cette loi?

Comment voyez-vous le développement des mesures d'éducation/prévention/dissuasion par rapport au renforcement des mesures répressives?

Quelles mesures comptez-vous mettre en oeuvre pour éviter le caractère insupportable du montant des amendes par rapport aux revenus des conducteurs en infraction?

Quel rôle souhaitez-vous donner au procureur du Roi dont le niveau d'intervention a été significativement réduit dans cette nouvelle loi?

Monsieur le ministre, par mon abstention lors du vote sur cette loi, j'ai voulu attirer l'attention sur les risques de dérapage dans son application et sur la démesure de la répression par rapport à une politique cohérente en matière de sécurité routière, où une trop petite place a été laissée à la prévention et à l'éducation, et où une trop grande place est laissée aux amendes financières.

01.05 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je limiterai mon intervention pour que chacun puisse s'exprimer.

Je dirai d'abord qu'on ressent un certain malaise au sein des tribunaux de police par rapport à cette nouvelle législation qui leur impose, contrairement à leur volonté, une charge de travail supplémentaire. Espérons qu'avec le temps, cette difficulté d'application s'estompera.

En ce qui concerne l'entrée en vigueur de cette loi de manière rétroactive, j'observe la tenue d'un double discours. Lorsque cette nouvelle législation est présentée au public, on dit que c'est une législation forte, qui s'achemine vers plus de répression. Par contre, lorsqu'on doit la faire entrer en vigueur, elle n'est plus favorable aux citoyens et aux conducteurs et on lui permet d'être rétroactive. Ce double langage me gêne réellement. C'est la raison pour laquelle j'ai cosigné la proposition de M. Bourgeois qui vise au moins à ce que la date d'entrée en vigueur soit précisée au moment de sa publication, voire au 1^{er} mars, mais pas de manière rétroactive. En effet, on remarque devant les tribunaux de police des remises continues pour savoir si on est, oui ou non, sous le coup de la nouvelle loi.

Ensuite, il me semble que l'intervention de Mme De Bue au sujet des terminaux Banksys et Bancontact ressortit à la compétence du ministre des Finances. C'est d'ailleurs une question que je lui ai posée ce lundi et je suis plutôt heureux que le groupe MR soit également conscient de la problématique. Vous avez davantage de possibilités que moi de faire évoluer la situation! Je précise sur ce sujet que le cahier de charges n'est même pas terminé pour procéder à l'appel d'offres. Or, il aurait pu l'être depuis un certain moment et l'appel d'offres aurait déjà pu avoir lieu afin – étant donné que c'est à la faveur du conducteur – de précisément lui permettre de payer directement et d'effectuer cette transaction pour ne pas être cité devant un tribunal et passible de sanctions supplémentaires. Cette décision étant en sa faveur, on reporte, dès lors, à plus tard. Par contre, quand il s'agit de le réprimer, on veut appliquer la rétroactivité.

La nouvelle loi sur la sécurité routière permet aux tribunaux de police

01.05 Melchior Wathelet (cdH): De nieuwe wet zal de rechtbanken meer belasten.

Met betrekking tot de toepassingsdatum heerst dubbelzinnigheid omdat ze wordt aangekondigd als een sterke, repressieve wet die echter met terugwerkende kracht kan worden toegepast.

De minister van Financiën is bevoegd voor het probleem van de bankterminals. Hoewel het bestek al lang geleden afgerond had kunnen zijn, is het dat nog steeds niet.

Dankzij de nieuwe wet kan de minimumboete worden verlaagd als de betrokkene kan aantonen dat hij minvermogend is. Waarom kan dat niet in beroep?

De nieuwe wet houdt een grote verandering in. Er bestaan uiteraard brochures en er is een website, maar op welke wijze zal een efficiënte informatiecampaagne worden georganiseerd?

Met welke begrotingsmiddelen?

de descendre sous le seuil minimal de l'amende lorsque la personne démontre que sa situation financière est précaire. Par contre, cette possibilité n'est pas prévue au niveau de l'appel. Je dois avouer que je ne comprends pas très bien cette différence de traitement. Par quoi est-elle justifiée? Il me semble que si une personne peut démontrer, au niveau d'un tribunal de police, qu'elle se trouve dans une situation financière précaire pour pouvoir bénéficier d'une amende moins élevée, elle devrait également pouvoir le faire au niveau de l'appel. Ma question est donc très claire, monsieur le ministre. Que pensez-vous faire de cette mesure à l'avenir?

J'en arrive à mon dernier point relatif à la communication réservée à cette nouvelle réglementation des infractions du Code de la route.

Tout le monde est bien conscient que cette nouvelle législation impose un grand changement. Elle a d'ailleurs fait l'objet d'une large couverture médiatique dans la presse écrite, à la radio et à la télévision. Vous savez comme moi que ce n'était pas exhaustif. Les médias ont repris certaines infractions, certaines dispositions bien spécifiques qui pouvaient intéresser le citoyen. Parallèlement, il existe un site internet très complet mais tout le monde ne dispose pas des moyens permettant d'aller le consulter. Un certain nombre de brochures sont également disponibles dans les bureaux de poste mais on m'a informé qu'elles étaient déjà épuisées.

Qu'allez-vous faire, monsieur le ministre, pour assurer une campagne d'information efficace en vue de la publication de cette nouvelle réglementation des infractions routières? Cette problématique très importante concerne chacun de nous. Tous les citoyens ont donc le droit d'être informés. Allez-vous prendre des mesures visant à mettre sur pied des campagnes d'information complémentaires? Quels sont les moyens budgétaires dont vous pourriez éventuellement disposer à cette fin?

J'espère avoir été suffisamment concis, monsieur le président.

Le **président**: Vous avez été très concis, monsieur Wathelet, je vous en remercie.

01.06 Annick Sudooyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'arrêté royal du 4 avril 2003 qui modifie l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant sur le règlement général sur la police de la circulation routière stipule, en son article 12, que les dépassements sont interdits "en cas de pluie sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes à quatre bandes de circulation minimum, avec ou sans terre-plein central, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à sept tonnes et demie".

Outre les problèmes rencontrés par l'interprétation des termes "en cas de pluie", un autre problème plus fondamental existe quant aux peines encourues par le non-respect de cet arrêté royal.

D'une part, pour un dépassement de poids lourd par temps de pluie, la nouvelle législation prévoit une perception immédiate de 50€ pour une infraction ordinaire ou d'une amende de 55€ à 1.375€. Dans ce cas, la déchéance du droit de conduire n'est pas prévue.

D'autre part, pour le non-respect du signal C39, le panneau

01.06 Annick Sudooyer (PS): Het koninklijk besluit van 4 april 2003 tot wijziging van dat van 1 december 1975 geeft aanleiding tot een interpretatieprobleem met betrekking tot de bepaling "bij regenweer" en de straffen, die van 55 tot 2.750 euro gaan!

Meent u niet dat het aangewezen is het systeem eenvormig te maken?

d'interdiction de dépasser pour un poids lourd, la législation prévoit que cette infraction est reconnue comme infraction grave du deuxième degré, pour laquelle une perception immédiate de 175€ est prévue ou une amende de 275€ à 2.750€ ainsi qu'une déchéance du droit de conduire, facultative, qui est laissée à l'appréciation du juge.

À mon avis, il serait plus cohérent de prévoir le même type de sanction lorsque l'on dépasse un poids lourd, et ce par n'importe quel type de temps. Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'il serait bon d'uniformiser cette situation, en évitant ainsi ce non-sens qui n'est basé en fait sur aucun critère objectif?

01.07 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vooraf zou ik willen zeggen dat CD&V reeds lang ijvert voor meer verkeersveiligheid. De afgelopen dagen heb ik soms de indruk dat degenen die kritiek durven te geven op het wetsontwerp in de hoek worden geduwd van degenen die niet voor verkeersveiligheid zijn. Reeds jaren voor Bert Anciaux geboren was – dat is wat overdreven – proberen wij ons in te zetten voor meer verkeersveiligheid. Als bijvoorbeeld tussen 1990 en het jaar 2000 het aantal verkeersdoden in ons land van 2.000 naar 1.400 is gedaald, is dat mede dankzij maatregelen getroffen door onder andere Jean-Luc Dehaene, die destijds minister van Verkeerswezen is geweest. Ook nadien hebben wij samen met de Vlaamse socialisten heel wat kunnen doen voor de verkeersveiligheid. Ik denk maar aan de onbemande camera's, enzovoort.

Ik persoonlijk en onze partij staan 100% achter al degenen die iets willen doen aan de verkeersonveiligheid. Wij kunnen ons nu eenmaal niet neerleggen bij het feit dat elk jaar 1.400 verkeersslachtoffers de dood vinden in het verkeer. Dat is onaanvaardbaar hoog. Wij moeten er kost wat kost alles aan doen om dat aantal naar beneden te halen. Wij allemaal en iedereen die het probleem wat kent, weten dat er wel iets aan te doen is. Het is geen natuurwet dat er zoveel mensen de dood moeten vinden in het verkeer. Wij hoeven maar over de grens te kijken naar Nederland, Groot-Brittannië, Denemarken, en ga zo maar door. Daar vallen er minder dan de helft verkeersslachtoffers dan bij ons.

Dat is dus ergens aan gelegen. Wij weten eigenlijk allemaal waaraan het gelegen is. In de eerste plaats is het gelegen aan de onveilige weginfrastructuur in ons land, vooral in Vlaanderen, gekoppeld aan de ruimtelijke ordening - of wanorde - die we kennen. Ten tweede, is er het ontbreken van een echt handhavingsbeleid, dat erop is gericht om de verkeersdeelnemers meer verantwoordelijkheid te geven en hun gedrag veiliger te maken.

In die zin hebben wij, toen Verhofstadt I vijf jaar geleden de verkeersveiligheid als een topprioriteit uitriep, gezegd dat we daarachter stonden. Vijf jaar later – spijtig genoeg heeft het vijf jaar geduurd – is er nu sinds 1 maart 2004 een nieuwe wet. Komt de nieuwe wet tegemoet aan wat er misloopt in ons land? Dat is de vraag die wij moeten stellen. Wij moeten spijtig genoeg neen zeggen. Er staat geen administratieve afhandeling in de nieuwe wet. Daarom probeert u nu op allerlei manieren u in allerlei kronkels te draaien om te komen tot onmiddellijke inningen en om het probleem van de parketten door te schuiven naar de politie. Dat is het. Essentieel verandert er echter niets en kan en zal er geen echt

01.07 Jos Ansoms (CD&V): Des efforts sont consentis depuis des années au renforcement de la sécurité routière. Le nombre de victimes de la route a diminué notamment grâce à des mesures prises en son temps par M. Dehaene. Nous soutenons aujourd'hui tous ceux qui continuent à se consacrer assidûment à cette problématique, car le chiffre de 1400 victimes par an reste beaucoup trop élevé. Le nombre de victimes est inférieur de moitié au Danemark. Notre pays doit donc continuer à s'atteler à une réduction du nombre de victimes.

Les deux principales causes des accidents graves sont l'insécurité des routes associée à l'aménagement chaotique de notre territoire, d'une part, et le comportement imprudent des usagers de la route proprement dits, d'autre part.

Lorsque le gouvernement Verhofstadt I a décidé d'accorder la priorité absolue à la sécurité routière, nous l'avons soutenu sans hésiter. Cette mobilisation se traduit-elle aujourd'hui par une nouvelle loi satisfaisante?

Malheureusement pas.

L'absence de mesures efficaces pour accroître la probabilité de surprendre les contrevenants constitue une des principales lacunes du nouveau code de la route. Selon de récentes informations publiées dans la presse, la majorité des radars

handhavingsbeleid komen. Ik kom daar straks nog op terug.

Zitten er in de nieuwe wet, die is ingegaan op 1 maart 2004, maatregelen die de pakkans verhogen? Neen. Dat weet u ook heel goed. Ik spreek dan over de onbemande camera's in Vlaanderen, die blijkbaar – ik verwijs naar een recent bericht – verouderd en niet accuraat zijn. Er is ook het feit dat er in het federale België in Wallonië helemaal niet wordt gecontroleerd. Er is helemaal geen handhaving met onbemande camera's in Wallonië, en in mindere mate in Brussel. Er zijn geen stimuli in de nieuwe wet om de lokale politiezones aan te moedigen om meer verkeerscontroles te doen. Ook dat zit er niet in.

Wat zit wel in de nieuwe wet? Dat zijn de torenhoge boetes.

Men heeft een jaar lang - in het vooruitzicht van de verkiezingen van vorig jaar- geprobeerd de bevolking te doen geloven dat de boetes gemiddeld met 10% zouden stijgen. Eind 2003 hebt u een interview gegeven, mijnheer de minister, met als titel "meeste boetes zullen niet verhogen, wel verlagen". Sinds vorige week weet de bevolking wel beter. De stijging van de boetes is enorm. Dat van de ene dag op de andere de verkeersboetes zo drastisch verhogen, is ongekend en is tevoren nooit gebeurd in Europa. Bovendien waren de boetes in ons land in vergelijking met de ons omringende landen reeds aan de hoge kant. Dat weet u ook, mijnheer de minister.

Desalniettemin moesten de boetes verhoogd worden. Elke eenvoudige overtreding met een onmiddellijke inning die voor 1 maart 25 euro kostte, kost thans 50 euro. Dat is een verdubbeling! Of het nu te maken heeft met veiligheidsrisico of niet, de boete voor elke gewone overtreding wordt verdubbeld. Daarnaast is er een reeks overtredingen die van 25 euro tot 150 of zelfs 175 euro stijgen. Parkeren op minder dan 5 meter van een zebepad kost 150 euro. Hoe haalt men het in het hoofd zoiets te doen! Een ander voorbeeld. Men kan de boorddocumenten vergeten. Bij een toevallige controle kost deze vergetelheid 150 euro. Men kan een druk kruispunt naderen waar een politieagent met de beste bedoelingen het verkeer regelt. De bestuurder denkt te moeten doorrijden terwijl de politieagent verwacht dat er gestopt wordt. Dit kost je 300 euro.

Mijnheer de minister, ik weet niet of u beseft hoe hoog deze bedragen wel zijn als men ze vergelijkt met het bedrag van een minimuminkomen. In dit land moeten sommige mensen rondkomen met 1000 euro of minder per maand. Schril contrast: 1000 euro inkomen tegenover 150,175 à 300 euro boete. Beseft u wel, mijnheer de minister, wat dit betekent voor de gezinnen die met dergelijk hoge boetes worden geconfronteerd.

In dit relaas heb ik het nog niet gehad over de harde groep van snelheidsduivels en van mensen die zich niets aantrekken en alleen aan zichzelf denken. Ik denk alleen aan de doorsnee automobilist die zich met de beste bedoelingen in het verkeer begeeft en de verkeerswet zo goed als mogelijk probeert na te leven, maar zich kan vergissen, verstrooid kan zijn, de signalisatie - waarvan u zelf toegeeft dat ze niet te best is - niet gezien heeft, maar wel geconfronteerd wordt met die hoge boetes.

Mijnheer de minister, dit kan écht niet. Er is geen maatschappelijk draagvlak voor dergelijk hoge boetes. Meer nog, op bepaalde punten

fixes ne fonctionnerait pas avec suffisamment de précision et, dans l'intervalle, nul n'ignore que la Wallonie et Bruxelles en sont faiblement équipés. La loi n'encourage pas les autorités locales à consentir des investissements en matière de sécurité routière.

Pendant des mois, le ministre de la Mobilité a laissé entendre que les amendes augmenteraient «légèrement, d'environ 10 % en moyenne». Mais le 1^{er} mars, les gens se sont rendus compte qu'il n'en était rien et cette prise de conscience a été très douloureuse ! Chacun commence à se rendre compte qu'il peut se voir infliger des amendes d'un montant exorbitant. La Belgique, où les amendes étaient traditionnellement déjà élevées, vient de se hisser à la première place du classement européen puisque l'amende pour une infraction simple est passée de 25 à 50 euros. En outre, il y a maintenant une flopée d'infractions qui coûteront aux contrevenants entre 150 et 300 euros. Le gouvernement se rend-il compte ce que ces montants représentent pour des personnes dont le revenu ne dépasse pas 1.000 euros?

Il va sans dire qu'il faut sanctionner impitoyablement le noyau dur des hooligans du volant mais aujourd'hui, avec la nouvelle loi, des amendes astronomiques sont appliquées aux automobilistes sages qui ne constituent pas de danger pour les autres usagers de la route et qui, perturbés par la signalisation belge, qui est exécrationnelle, sont un peu distraits et commettent une erreur de conduite. Alors qu'un individu qui fonce à 120 sur le Ring de Bruxelles avec un téléphone portable dans la main s'en tire avec une amende de 50 euros. Les citoyens lambda n'y comprennent plus rien!

zijn de boetes bijzonder onrechtvaardig.

De burger kijkt en vergelijkt. Iemand die 150 euro moet betalen omdat hij de boorddocumenten vergat, vergelijkt zijn situatie met die van een bestuurder die tegen 140 per uur over de Brusselse ring rijdt en tegelijkertijd gsm't maar slechts 50 euro moet betalen.

Hoe gaat u in godsnaam uitleggen dat zo'n overtreding met zulke grote risico's een gewone overtreding blijft, dus bestraft met 50 euro boete, terwijl die andere...

01.08 Minister **Bert Anciaux**: In Brussel, of op de Ring rond Brussel?

01.09 **Jos Ansoms** (CD&V): Op de Ring rond Brussel, excuseer als ik het woord Ring vergeten heb. U ziet hoe gemakkelijk iemand zich kan vergissen, ook in het verkeer. Op de Ring rond Brussel dus, ik dacht dat ik dat gezegd had, maar goed, het is een illustratie van hoe gemakkelijk men zich kan vergissen met de beste bedoelingen, ook in het verkeer. Op de Ring rond Brussel rijdt u 120 per uur, u bent volop aan het gsm'en, u rijdt enkele meters achter uw voorganger. Boete: 50 euro. U krijgt dat niet uitgelegd. Dat wordt als zeer onrechtvaardig aanvoeld door de burger. Daar is geen maatschappelijk draagvlak voor.

Vandaar dat wij akkoord gaan met een hercategorisering. Het gaat niet meer op te zeggen: er zijn gewone overtredingen en er zijn zware overtredingen, zoals in het verleden het geval was. Er moeten categorieën in gemaakt worden, maar, wanneer u categorieën maakt, maak ze dan logisch en maak ze, wat de opbouw van de boetes betreft, een beetje draaglijk voor de mensen. Dat is wat wij vragen en dat is het zwakke punt van uw beleid en van die wet. Er staat niets in over de administratieve afhandeling, er staat niets in over een verhogen van de pakkans, de zaken waar wij slecht in scoren in vergelijking met de ons omringende landen, maar er staan wel superboetes in die wij eigenlijk niet nodig hadden.

Dan probeert u de meubelen te redden. U probeert van die slechte wet toch nog iets te maken en u zegt: ik ga proberen die taak zoveel mogelijk te verschuiven naar de politie. De lokale politie, de politiemensen moeten de onmiddellijke inning uitvoeren. Maar ook daar loopt het honderd procent verkeerd. Bij een onmiddellijke inning wordt men staande gehouden, men krijgt een formulier en men moet zegeltjes gaan halen. Hoe kan het in godsnaam dat er nu nog zoiets gemaakt wordt waarbij er zegeltjes moeten gehaald worden? Immers, uw goede collega in de federale regering, de heer Reynders, wil niet weten van stortingsbewijzen. Hij wil eigenlijk ook niet weten van die betaalterminals. Dan zit de Belg daar met zijn zegeltjes.

Tweede mogelijkheid – ik heb uw koninklijk besluit gelezen – is dat een automobilist niet staande wordt gehouden. Ik heb het nog altijd over een Belgische automobilist. Dan kunt u een formuliertje onder de ruitenwisser steken. Maar wat als het formulier wegwaait of er vanonder getrokken wordt of onleesbaar wordt? Ik lees in uw koninklijk besluit niets over wat daarna moet gebeuren. Ik denk dat dit een minnelijke schikking wort, maar dat kost dan weer meer. Wat gaat u doen? Ik lees helemaal niets in uw koninklijk besluit omtrent de overtredingen die in de vlucht worden vastgesteld door onbemande camera's. Ik lees geen duidelijke richtlijnen in uw koninklijk besluit.

01.09 **Jos Ansoms** (CD&V): Le gouvernement se rend compte qu'il a dépassé les bornes et tente d'imputer la responsabilité des super amendes aux agents de police locaux. Dans l'intervalle, le parquet s'en lave les mains. Le système de la perception immédiate de l'amende est mal conçu: le contrevenant est toujours obligé de coller ces maudits timbres puisque le ministre Reynders refuse d'entendre parler de formulaires de virement et s'oppose de manière encore plus virulente aux terminaux de paiement.

D'autres questions encore restent provisoirement sans réponse, ou du moins sans réponse adéquate: qu'advient-il si le formulaire est retiré ou si un coup de vent l'enlève de dessous l'essuie-glace? Que feront les policiers dans la région frontalière avec les montants importants qu'ils auront reçus des conducteurs étrangers qui paient immédiatement leurs amendes? Quel sort sera-t-il réservé aux infractions constatées à l'aide de caméras automatiques?

Bref, je ne conteste pas que les intentions de la nouvelle loi sont bonnes. Seulement, cette loi est mal rédigée et comporte une série d'anomalies qui entraveront sa bonne application dans la pratique.

Met het gevolg dat op dit ogenblik bij de politiediensten, die de hete aardappel doorgestuurd krijgen, volledige onduidelijkheid heerst. Zij weten ook niet hoe zij dat moeten doen. Wat ik wel hoor de jongste dagen, ook van collega Schalck, is dat hij zegt dat inderdaad vele van die boetes te hoog zijn.

Daarvoor is geen maatschappelijk draagvlak, zoals ik gisteravond nog hoorde zeggen. De politiemann moet echter, in al zijn wijsheid, oordelen of hij preventief zal optreden en al dan niet zal verbaliseren. Moet die politiemann dan ook nog rekening houden met het inkomensniveau van de overtreder of niet? Dit is eigenlijk de omgekeerde wereld: men maakt eerst een strenge wet, maar uiteindelijk moet ze niet worden toegepast, omdat ze zo niet bedoeld was. Dat is geen goede manier van wetten maken en het is ook niet de wijze waarop men de politiemann zijn werk moet laten doen, als hij dat al zou kunnen.

Dat gaat dan zo ver – ik geef nog een voorbeeld – dat een buitenlander die een overtreding begaat, onmiddellijk 150 tot 175 euro moet betalen. Onze politiezone is een grenszone. Als enkele van onze agenten de hele dag hun job doen, dan kunnen die vrij grote bedragen innen. Wat moeten zij daarmee doen? Welnu, zij moeten dat storten bij een ING-bank, want daarmee is een contract gesloten. Waarmee zijn we in godsnaam bezig in 2004? Toch treedt de wet in werking, terwijl men niet klaar is om het systeem toe te passen.

Mijnheer de minister, vandaar zeggen wij heel duidelijk dat de wet een slechte wet is. Wij zijn voorstanders van meer verkeersveiligheid. Wij vinden dat de echte, onverbeterlijke snelheidsduivels keihard aangepakt moeten worden. Maar daarover gaat het niet. Er is nu een wet gemaakt waarin de minimumboetes dusdanig onrechtvaardig zijn en maatschappelijk geen draagvlak vinden, dat de wet niet toegepast kan worden.

De wet zal ook niet worden toegepast; dat is het grote probleem. U weet dat ook. U hebt geprobeerd om de problemen van het parket weg te halen en naar de politiezones door te schuiven. Doch, de individuele politiemann in de politiezones zal evenmin de wet kunnen uitvoeren. Daarom dringen wij erop aan om er zo spoedig mogelijk wijzigingen aan te brengen.

De **voorzitter**: La question n° 1958 de Mme Doyen-Fonck est retirée, M. Wathelet a cependant relaté les préoccupations de sa collègue. Mme Galant a demandé de transmettre sa question n° 2000 à la commission de l'Intérieur. De heer De Crem is niet hier, want hij heeft vannamiddag militaire bezigheden, als ik mij zo mag uitdrukken.

01.10 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben een beetje verrast door sommige vragen en opmerkingen. Ik kan van de oppositie goed begrijpen dat men uiteindelijk op een bepaald moment dezelfde bedenkingen maakt die ook tijdens het debat over de wet gemaakt zijn. Bij andere collega's heb ik echter het gevoel dat ze nu pas ontdekken wat ze vorig jaar goedgekeurd hebben. Ik vind dat een beetje merkwaardig als ik sommige opmerkingen hier hoor.

Nu, met betrekking tot de inspiratie van deze wet, collega Ansoms, ben ik vanmorgen nog eens een wetsvoorstel van uw hand gaan opsnorren uit 1999. Als ik dan zie welk ontwerp er uit de regering

01.10 Daan Schalck (sp.a-spirit): L'attitude de certains orateurs m'étonne. J'ai l'impression que d'aucuns découvrent à peine la loi qu'ils ont adoptée l'année passée.

Je rappelle à M. Ansoms qu'il a déposé en 1999 une proposition de loi sanctionnant lourdement les conducteurs qui adoptent un comportement asocial au volant. De nombreuses infractions de

gekomen is, dan hebben ze daar bijzonder weinig aan gewijzigd. Er is een wetsvoorstel geweest met het oog op de beteugeling van asociaal en agressief verkeersgedrag. Het was de bedoeling om vier categorieën te maken. Wat voor u absoluut niet meer kon, was dat de zogenaamde gewone overtredingen die u opsomde nog altijd gewone overtredingen zouden zijn: parkeren op het voetpad, fietspad, oversteekplaats, zelfs voor een garagepoort of een inrit – dat komt nu zelfs niet ter sprake, plaatsen voorbehouden aan gehandicapten, onrechtmatig gebruik daarvan, dubbel parkeren en zo nog een aantal zaken. Als er sprake is van een grote verhoging van boetes – dat woord is eigenlijk niet juist, want dat is een veroordeling bij de politierechter – of als er sprake is van een verhoging van de onmiddellijke inning of de minnelijke schikking, zijnde je laat het niet tot een veroordeling komen, dan gaat het in het ontwerp net om die zaken waarvan u in 1999 terecht stelde dat daarbij zwakke weggebruikers in het gedrang werden gebracht. Voor wat u dan agressief gedrag noemt zou het eigenlijk nog veel verder moeten gaan wat u betreft. Daar zou het rijbewijs altijd en onmiddellijk moeten worden ingetrokken. Ik vind daar ook een aantal zaken van terug.

Met alle respect, ik weet dat u in het verleden al heel veel rond verkeersveiligheid gewerkt hebt, maar ik vrees alleen dat u nu een beetje met een aantal van uw collega's – het was uw toenmalig voorzitter De Clerck die onmiddellijk op de kar van de heer Dedecker gesprongen is in het debat toen de verkeerswet werd behandeld – bent moeten meegaan. Uit andere voorstellen uit het verleden bleek immers maar één ding, dat is strenger straffen. U hebt veel andere dingen gedaan – ik werp u de steen niet – ook rond preventie en een betere indeling. Strenger straffen was echter altijd een rode draad. Ik vind dat u het bijzonder moeilijk hebt om vandaag nog te kunnen toegeven of stellen dat de regering – en dat siert de regering – zich voornamelijk geïnspireerd heeft op wetsvoorstellen die vanuit de oppositie, zijnde van u en een aantal collega's, kwamen.

Nu, wat het bevel tot betaling en de snelle afhandeling betreft. Collega's, voor diegenen die pleiten voor een incassobureau naar Nederlands model: dan gaat men pas op procent beginnen werken. De politiemensen zeggen nu dat ze op procent gaan moeten werken. In Nederland werkt men op procent. Dat incassobureau heeft één bedoeling, de naam zegt het zelf, incasseren en niet meer gaan interpreteren. Politiemensen die zeggen dat zij vroeger konden interpreteren en met deze nieuwe wet niet meer: met alle respect, collega's, maar die liegen.

De mogelijkheden om preventief te werken, om aan scholen te staan en gedurende weken aan mensen uit te leggen waarom het fietslicht moet branden en waarom de auto niet op fietspaden en op zebrapaden mag staan, zijn dezelfde als vroeger. Binnen de meerderheid is er nu, ten opzichte van de periode voor de verkiezingen, voornamelijk een discussie geweest over het al dan niet operationeel kunnen maken van het bevel tot betaling.

Er zijn een aantal praktische en technische bezwaren naar voren gebracht waardoor de onmiddellijke inning enorm is uitgebreid. Ik heb inderdaad de afgelopen dagen ook al gezegd dat er nog kinderziekten zijn en ik ben op dat vlak ontgoocheld in de houding van minister Reynders. Uiteindelijk weet hij ook al sinds meer dan een jaar wat er goedgekeurd is. Hij wist dat in die wet staat dat een betaling moet

roulage sévèrement réprimées par la nouvelle loi relative à la circulation routière sont directement inspirées de la liste de M. Ansoms.

La perception immédiate a bien entendu fait l'objet d'une longue réflexion lors de l'élaboration de la loi. Certains plaident à présent en faveur de la création d'un bureau d'encaissement, comme aux Pays-Bas. Les partisans de ce système ont-ils bien conscience que ce mode de fonctionnement exclut toute possibilité d'interprétation?

La carte de paiement comme instrument de perception immédiate est inscrite dans la loi. Les Finances s'y préparent seulement maintenant. L'attitude de M. Reynders me déçoit.

La Flandre occidentale est la province où les contrôles de vitesse sont les plus nombreux. Dans certaines zones de police de la région, il est depuis longtemps recouru à la perception immédiate. L'informatisation y est optimisée à un point tel qu'il faut à peine plus d'une minute trente pour établir la perception immédiate et l'adresser au contrevenant. L'identité de la personne qui ne s'acquitte pas de l'amende dans le délai imparti est immédiatement transmise au parquet. Le système est bien rodé dans ces zones de police, ce qui démontre que la perception immédiate peut bel et bien être mise en oeuvre. Par ailleurs, je suis contraint de constater que des fonctionnaires rechignent encore toujours à s'atteler aux tâches liées à la circulation, et ce, tant au sein des services de police que du parquet. D'aucuns considèrent qu'il est dévalorisant d'être nommé magistrat du parquet auprès d'un tribunal de police.

J'espère que le ministre mettra en oeuvre la perception immédiate le plus rapidement possible.

kunnen gebeuren met betaalkaarten en dergelijke. Nu start op het vlak van Financiën plots de voorbereiding. Ik ben daarin zwaar ontgoocheld en ik steek dat niet onder stoelen of banken. Als er daarvoor iemand niet verantwoordelijk is, dan is het de minister van Mobiliteit. Hij heeft zijn deel van het werk gedaan. Hij heeft ervoor gezorgd dat de uitvoeringsbesluiten er zijn. Wat de onmiddellijke inning betreft heeft hij dit, in overleg met de parketten en de politiediensten, als alternatief naar voren geschoven voor het bevel tot betaling. Er is namelijk veel overleg geweest en er is een consensus daarover. Zeggen dat dit niet kan, collega's, is niet juist.

Comment et dans quels délais compte-t-il procéder?

Oost-Vlaanderen is de provincie waar het meest gecontroleerd wordt. Ik heb de cijfers nog opgevraagd met een schriftelijke vraag. Er is geen enkele politiezone waar de federale politie zo veel controleert als in Oost-Vlaanderen en geen enkele maakt al zo veel gebruik van de onmiddellijke inning. Voor dit ontwerp van kracht werd, maakte men daarvan al massaal gebruik voor de overtredingen waarbij de mogelijkheid bestond, namelijk de laagste categorie. Daar heeft men de informatisering zo ver ontwikkeld dat de politie in staat is om gelijk welke overtreding vast te stellen, de nodige brieven op te maken, op te sturen naar de betrokkene en als hij niet betaalt een herinnering te sturen. Dat kost per overtreding anderhalve minuut. Dat is veel minder dan de tijd die veel politiemensen nodig hebben om alleen een pv op te maken op de oude manier en dat op te sturen naar de parketten.

Tweede vaststelling: in dezelfde zone slaagt men erin om deze gegevens van zij die niet betalen geïnformatiseerd te versturen naar het parket. De werklust voor het parket ligt zeven keer lager dan twee jaar geleden. De zones waar de inspanning geleverd is, bewijzen dat het mogelijk is om op heel korte termijn die zaken te implementeren en af te werken. Misschien moeten wij daar eens een bezoek brengen met deze commissie, om te kijken hoe de machine wel geolied kan lopen. Dat er de komende maanden nog werk aan de winkel zal zijn, collega's, dat geef ik ruiterlijk toe. Ik geef toe dat dit in veel politiezones nog niet zo is. Ik denk alleen dat wij ons in de politiek bewust moeten van zijn van een aantal andere effecten.

Ik had de prettige taak – voor sommigen misschien minder prettig – om gisteren met een politiemann, die eerst namens zijn vakbond sprak, in debat te gaan. Hij zei dat er voor de politie een probleem was. Op het einde van het debat voegde hij eraan toe dat hij eigenlijk niet sprak als politiemann, maar als burger en als mens. Hij vond het allemaal veel te zwaar. Uiteindelijk blijkt daaruit de weerstand op het terrein om van verkeersveiligheid een prioriteit te maken. Veel mensen op het terrein, zowel bij politie als parketten, halen hun neus op wanneer het om verkeer gaat.

Collega's, ik nodig u uit om bij de parketten te gaan kijken hoe vaak politiezaken daar als troostprijs worden beschouwd en niet als een mooie promotie om parketmagistraat inzake verkeer te worden. Veel mensen in de parketten worden daar figuurlijk geparkeerd. Wij hebben het hier over letterlijk parkeren, maar velen worden figuurlijk geparkeerd wanneer ze met verkeerszaken bezig moeten zijn.

Ik volg de filosofie van de minister en hopelijk van de voltallige regering. Er was een datum vooropgesteld, die dus voldoende lang op voorhand bekend was. Die werd zelfs op hun vraag uitgesteld, zoals de mensen op het terrein, net zoals de politiek verantwoordelijken,

namelijk de departementen Justitie en Binnenlandse Zaken hebben kunnen vaststellen. Ik reken erop dat zij nu alles zullen doen om de machine op te starten in alle politiezones. Dat het werkt, wordt overigens bewezen in Oost-Vlaanderen. Ik vrees alleen dat een nieuw uitstel tot afstel zal leiden en dat degenen die geen zin hebben om van verkeer een prioriteit te maken, weer gelijk zullen krijgen.

Mijnheer de minister, ik heb slechts één vraag en daar ben ik ten zeerste bezorgd om: kunnen wij erop rekenen dat de punten die nog voort moeten worden uitgewerkt, over enkele maanden en niet over enkele jaren resultaten opleveren? Welk tijdschema stelt u voorop? Wij willen snel vooruitgaan inzake verkeersveiligheid, maar over enkele maanden krijgen wij misschien terecht van criticasters de opmerking dat het op een paar maanden niet is gelukt en dat wij over twee jaar nog altijd op de sukkel met de nieuwe verkeerswet zullen zijn. Dit is mijn grote bezorgdheid: wij mogen er niet in verzanden.

De **voorzitter**: Mijnheer Schalck, sta mij toe hierover even schalks te zijn. U hebt een conflict tussen de politiemens als mens en als vakman geschetst. Dat is een gevaarlijke redenering.

01.11 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, u moet van mij geen jeremiade verwachten. Iedereen begeeft zich in het verkeer hetzij te voet, per fiets, met de auto of per bromfiets, en hoe meer mensen zich in het verkeer begeven, hoe meer reglementen er nodig zijn om elkaar in het verkeer toe te laten. Verkeer en verkeersreglementen betekenen voor ons echter in de eerste plaats verkeersopvoeding.

Verkeersopvoeding voor mij als moeder wil zeggen dat men aan degenen die zich in het verkeer begeven, moet leren hoe zij zich daar moeten gedragen en waaraan zij zich moeten houden. Er bestaan rijtscholen en er zijn ook rijopleidingen, maar spijtig genoeg is dat voor sommige mensen werkelijk onbetaalbaar. Ik denk dat de overheid er zou moeten op toezien dat rijopleidingen voor iedereen toegankelijk zijn, niet alleen voor diegenen die zich dat kunnen permitteren. Het mag ook niet enkel doorgeschoven worden naar scholen. Scholen zijn er inderdaad om onderricht te geven, maar verkeersopvoeding begint ook bij ouders. Ouders moeten het zelf ook geleerd hebben en moeten zelf het juiste voorbeeld geven. Het is een samenwerking tussen ouders en school, maar ook de overheid moet daarin haar verantwoordelijkheid opnemen.

Wat mij in verkeersopvoeding treft is dat er niet enkel een bestraffing of een reglementering moet zijn, maar dat iedereen een zekere vorm van wellevendheid, van hoffelijkheid en van zelfdiscipline moet kunnen opbrengen. Mensen moeten respect voor anderen in het verkeer kunnen opbrengen en verantwoordelijkheid opbrengen voor zwakke weggebruikers. Men moet elkaar het licht in de ogen gunnen: iedereen wil graag met de wagen op de baan.

De overheid werkt, denk ik, te veel enkel bestraffend. Er was een tijd - dat herinner ik mij nog toen mijn kinderen jonger waren - dat de politie regelmatig een fietsencontrole kwam uitvoeren aan de school. Intussen is dat omwille van besparingen een beetje teruggelopen. Er is nog wel fietsencontrole, maar het belonende aspect dat erbij was, is wegge gevallen, hoewel het voor heel wat kinderen erg belangrijk was.

Overtredingen houden bestraffingen in. De pakkans was vroeger

01.11 Frieda Van Themse (VLAAMS BLOK): Plus le nombre d'usagers de la route augmentera, plus il faudra de règlements. Le Vlaams Blok estime qu'une éducation routière s'impose principalement et constate que les formations à la conduite sont inabordables pour beaucoup de gens.

Courtoisie et respect à l'égard d'autrui sont de mise dans la circulation. Les autorités mettent trop l'accent sur la répression. Une infraction doit être sanctionnée. Le nombre de contrôles a tout d'abord été augmenté - par le biais des actions WODKA à Anvers, par exemple - mais plus aucun budget n'est disponible à cet effet. Le nombre de contrôles diminue et les contrevenants pris sur le fait sont sanctionnés plus lourdement qu'auparavant. Le fait que l'infraction constatée ait un caractère fortuit ou répétitif ne joue aucun rôle. Il conviendrait de répertorier les infractions dans une base de données.

Les amendes ont bien été majorées, mais qu'en est-il des délits de fuite? Les dommages matériels et le nombre de blessés graves et de morts sont très élevés à cet égard. Il y a lieu d'en tenir compte dans le quantum de

eigenlijk zeer klein. Als ik ergens in een krantenartikel lees dat vroeger slechts 15% van de chauffeurs werden betrappt omwille van snelheidsovertredingen, dan gaat men ervan uit dat er slechts 15% van de automobilisten werkelijk te snel reed, ofwel dat men gewoon te weinig controles heeft uitgevoerd. Het aantal overtredingen lag zeker en vast hoger. Vroeger werden er te weinig controles uitgevoerd. Dat weet ik bijvoorbeeld van dokter Beaucourt die onlangs zei dat in Antwerpen gedurende een hele tijd die WODCA-controles werden uitgevoerd, maar dat zulks thans niet meer mogelijk is omdat daarvoor geen geld meer is en omdat er niet genoeg politiemensen kunnen worden ingezet. Regelmatig op snelheid controleren sorteert wel degelijk effect.. Als men regelmatig op snelheid controleert, maar ook op rijden onder invloed van alcohol of van drugs, dan zal dat ook teruggedrongen worden. Er zijn te weinig controles, omdat er te weinig geld is. Wat doet men dan?

Aangezien er toch te snel of onder invloed wordt gereden, maar de pakkans niet groot genoeg is, zal men gewoon de overtredingen zwaarder bestraffen dan vroeger gebeurde.

Men heeft nu iedereen schrik aangejaagd, vooral de brave burgers die echt doen wat zij moeten doen. Zij begaan af en toe inderdaad wel ergens een overtreding, maar de meeste mensen weten wel hoe ze moeten rijden. Dat is spijtig voor diegenen die toevallig worden gesnapt omdat – zoals ik een politiemans gisteren hoorde zeggen – de politie net op dat moment die bepaalde richting uitging en die bepaalde persoon in overtreding zag. U maakt geen onderscheid tussen diegenen die per toeval een overtreding begaan en diegenen die bij herhaling overtredingen begaan. Ook daarnaar moet worden gekeken. Er zijn mensen die regelmatig voor de politierechtbank komen – ik heb gisteren nog zo'n verhaal gehoord van diezelfde politiemans – en wier rijbewijs verschillende keren is ontnomen, maar ze stappen gewoon de rechtbank uit, ze stappen in een nieuw wrak en rijden weer verder. Er bestaat blijkbaar geen databank waardoor de politie, als men iemand controleert, onmiddellijk kan weten of die persoon wel over een geldig rijbewijs beschikt, of die al dan niet mag rijden.

Ik kom op een thema dat hier nog niet aan de orde is geweest, maar dat mij absoluut bezighoudt. Er zijn zeer zware boetes – in elk geval verzwakt ten opzichte van vroeger – wanneer men te vlug rijdt of onder invloed rijdt. Wat gebeurt er dan met diegenen die een ongeval veroorzaken, die zien dat er niemand anders in de directe omgeving op de weg is en dus gewoon wegvlugten? Zij laten mensen gewond, kermend of stervend achter. Wat doet u dan met vluchtmisdrijven? Ik weet dat collega Ansoms en mevrouw Vervotte daarover een wetsvoorstel hebben ingediend. Wat gaat u doen met de bestraffing van vluchtmisdrijven? Wat zal de strafmaat daarin zijn? Ik heb hier cijfers opgevraagd en ondertussen ook gekregen. In het jaar 2000 waren er 14.244 vluchtmisdrijven, het jaar daarna ging het om ongeveer 13.000 vluchtmisdrijven en het jaar daarna om bijna 12.000 gevallen. Men had nog geen volledige cijfers voor vorig jaar. Ik spreek over 14.000 vluchtmisdrijven. Dat gaat zowel over materiële schade als over gewonden, maar er zijn ook dodelijke slachtoffers bij. Ik weet dat vorig jaar 25 mensen dood werden achtergelaten. Dat is dus één slachtoffer om de veertien dagen. Dan spreken we over doden, mensen die er nadien geen last meer van hebben, tenzij de familie die achterblijft, maar wat gebeurt er met de zwaargewonden? In hoeverre

la peine.

Le retrait immédiat du permis de conduire en cas d'infraction grave peut avoir de lourdes conséquences sur la vie professionnelle. Pourquoi n'établirait-on pas, dans ce cas-ci aussi, une distinction entre les infractions à caractère unique et répétitif?

Si des enfants roulent à vélo sans feux, leurs parents seront sévèrement sanctionnés. Cette lourde amende a-t-elle véritablement un sens?

Les parents ne parviennent pas toujours à maîtriser complètement leurs enfants à l'adolescence. C'est la raison pour laquelle il serait peut-être bon d'envisager des peines de substitution. On pourrait charger les contrevenants d'effectuer de menus travaux pendant le week-end ou les vacances.

En ce qui concerne les modalités de paiement, je n'arrive absolument pas à comprendre pourquoi les amendes doivent encore être payées à l'aide de timbres d'amendes et pourquoi il n'est toujours pas possible de payer par carte bancaire.

Les autorités exigent la perfection du citoyen alors que les routes sont fréquemment en mauvais état. Pour quelle raison ne pourrait-on, par exemple, pas envisager de tracer partout une piste cyclable entre la chaussée et les habitations? Je n'ignore pas que cette matière ne relève pas directement de la compétence du ministre mais si toutes les compétences liées à la circulation étaient défédéralisées, à l'instar de ce que mon parti préconise, les problèmes seraient résolus bien plus aisément.

houdt u daar ook rekening mee, vooral met het oog op de strafmaat?

Dan is er nog het ontnemen van rijbewijzen. Dat gebeurt dus alleen maar in het geval van zeer zware overtredingen. Het kan dus gebeuren dat iemand op een bepaald moment per toeval – ik weet dat u dat niet graag hoort – bij een zware overtreding betrap wordt en dat zijn rijbewijs voor een bepaalde tijd ontnomen wordt. Zoals de heer Ansoms ook zei, dat kan zeer zware gevolgen hebben voor het beroep van die persoon of voor zijn verdere toekomst. Waarom maakt u daarin ook geen onderscheid tussen mensen die herhaaldelijk overtredingen begaan en mensen die eenmalige overtredingen begaan?

Eerlijk gezegd, ik zou het besterven mocht ik ooit een kind omverrijden dat plots voor mij opduikt zonder licht. Er wordt misschien wel genoeg gekeken naar het rijden zonder licht door de politie, maar misschien niet genoeg door ouders. U zou die kinderen onmiddellijk bestraffen met een zware boete. Mijnheer de minister, heeft dat eigenlijk zin? Wie zal die boete betalen? Dat zijn inderdaad de ouders.

Ik heb een stel tieners. U zal het binnenkort ook wel merken als uw kinderen opgroeien. Tieners zijn op een bepaalde leeftijd zeer rebels. Men mag zeggen dat ze hun dynamo moeten aanzetten, om de hoek gaat die terug uit, want ze willen vlug naar school kunnen fietsen. Zou het niet veel beter zijn dat u die tieners bedenkt met een alternatieve straf en met iets dat hen raakt. U zou hen in hun vakantie, in hun weekends één of meerdere dagen kunnen laten werken in een revalidatiecentrum waar kinderen zoals zij maanden moeten revalideren om opnieuw aan het verkeer te kunnen deelnemen, omdat zij het slachtoffer werden van een zwaar verkeersongeval. Is dat niet iets om over na te denken? Ik herhaal het, boetes worden meestal toch betaald door de ouders.

Uiteraard zijn er dan ook nog de betalingsmodaliteiten. Ik begrijp het dus echt niet. Als ik ga winkelen, dan kan ik bij elke bakker, bij elke beenhouwer en binnenkort misschien zelfs op de markt, met Proton betalen. Ik kan dus niet begrijpen dat men boetes nog steeds moet betalen met boetezegels. Ik heb navraag gedaan in mijn postkantoor. Niet alle zegels zijn voorradig. Ze werden wel besteld, maar goed. Ik kan het dus niet begrijpen. Als men in een station komt en men heeft nog geen ticket, dan bestaan er draagbare kleine toestellen waarmee men bij de stationschef onmiddellijk een ticket kan kopen. Is het nu echt niet mogelijk dat u of uw collega Reynders voorzien in de mogelijkheid om de boetes met een betaalkaart te betalen op het politiekantoor?

Ik weet dat het verder heel moeilijk is. U eist van ons burgers de perfectie.

Als ik echter zie hoe sommige wegen en fietspaden erbij liggen - hobbelig, knobbelig, met boomwortels - ...

De **voorzitter**: (...)

01.12 **Frieda Van Themsche** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik weet dat mijn spreektijd beperkt is, maar dit is een zeer belangrijk onderwerp dat niet op vijf minuten kan worden afgehandeld. Ik vraag u om nog één minuut.

U vraagt van ons de perfectie. U weet misschien dat mijn zoon vorig jaar verongelukt is. Op de desbetreffende baan, de gewestweg N50 tussen Kortrijk en Brugge, heeft men eerst een huizenrij, daarna de geparkeerde auto's en pas daarna komt het fietspad. Het fietspad bevindt zich dus naast de rijweg waar 70 kilometer per uur mag worden gereden. U hebt ingenieurs in dienst, mensen die gestudeerd hebben. Men heeft ook aan die weg gewerkt. Ik begrijp dan niet dat men er niet kan voor zorgen dat het fietspad ten minste tussen de auto's en de huizenrij komt. Dat zou misschien al veel leed besparen. Ik weet wel dat dit niet direct uw probleem is.

01.13 Minister **Bert Anciaux**: (...)

01.14 **Frieda Van Themsche** (VLAAMS BLOK): Ik weet dat het niet alleen uw bevoegdheid is. De bevoegdheden worden verdeeld over het federale en het Vlaamse niveau. Ik ben ervan overtuigd dat onze partij in elk geval gelijk heeft wanneer zij stelt dat de volledige bevoegdheid voor Verkeer moet worden overgeheveld naar het Vlaams niveau. Dat zou trouwens voor alle bevoegdheden het geval moeten zijn. Het zou de zaken een heel stuk gemakkelijker maken om op te lossen.

Ik dank u in elk geval voor uw luisterbereidheid.

01.15 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, er zijn een heel pak vragen gesteld. Ik zal proberen op alle vragen te antwoorden die ook schriftelijk werden overgemaakt.

Voor alle duidelijkheid wil ik heel kort het volgende zeggen. Ik beschouw dit minidebat niet als de evaluatie van de verkeerswet. Dit is voor mij vandaag niet aan de orde. Ik begrijp dat er een vraag is om een evaluatie te organiseren. Op het moment dat wij het op 20 en 21 maart zullen hebben over de levenskwaliteit lijkt het mij belangrijk dat in de regering wordt bekeken of er een moment moet worden bepaald waarop een grondige evaluatie kan plaatsvinden.

Sommige opmerkingen doen uitschijnen alsof ik vandaag een evaluatie houd van de verkeerswet. Ik doe dat niet. Ik wil ook niet de indruk wekken, zoals sommigen doen, dat binnen afzienbare tijd wijzigingen zullen worden doorgevoerd. Misschien zal dit op een bepaald moment nodig zijn. Ik zal terzake zelf een voorstel formuleren. Vandaag is het belangrijk dat er duidelijkheid is inzake deze wet. Een groot deel van de vragen handelt over het correct uitvoeren van de wet. Ik wil daar graag per blok op antwoorden.

In verband met de vraag of dit al dan niet een wet is die handelt over pure repressie.

La loi du 7 février 2003 tend à réduire le nombre de victimes sur nos routes de 33% pour 2006 et de 50% pour 2010. Le principal moyen pour atteindre cet objectif est d'influencer le comportement des conducteurs. Cela passe par une amélioration de la politique de répression, une augmentation du nombre de contrôles combinée aux vastes campagnes de sensibilisation de l'IBSR et une approche plus sévère des infractions dangereuses. La nouvelle loi s'inscrit pleinement dans la réalisation de ces objectifs. Les évaluations nécessaires auront lieu, et, en conséquence, un certain nombre

01.15 **Bert Anciaux**, ministre: Dans un souci de clarté, je tiens tout d'abord à souligner que je n'assimile pas ce débat à une évaluation de la loi relative à la circulation routière. Je comprends que l'on réclame une telle évaluation et je soumettrai cette demande au gouvernement en temps opportun. Mais, aujourd'hui, il importe de clarifier la situation en ce qui concerne la nouvelle loi relative à la circulation routière. Je ne veux pas donner l'impression que cette loi sera à nouveau modifiée à court terme.

De wet van 7 februari 2003 wil het aantal verkeersslachtoffers verminderen. Het voornaamste middel daartoe is het beïnvloeden van het rijgedrag. Dat gebeurt via meer afdoende repressieve maatregelen: meer controles, sensibilisering via het BIVV en strengere straffen voor de

d'améliorations dans la mise en œuvre de cette loi seront réalisées.

gevaarlijkste overtredingen. Er zullen evaluaties plaatsvinden en verbeteringen worden aangebracht.

De onmiddellijke intrekking van het rijbewijs, bevolen door de procureur des Konings met toepassing van de artikelen 55 en 56 van de wegverkeerswet - dit verschilt trouwens van het verval van het recht op besturen van een motorvoertuig, uitgesproken als straf door de politierechter met toepassing van de artikelen 38 tot en met 40 van de wegverkeerswet - is een tijdelijke veiligheidsmaatregel die tot doel heeft potentieel gevaarlijke personen uit het verkeer te houden met het oog op de veiligheid van derden. Bovendien wil de maatregel de betrokkene wijzen op zijn risicogedrag, wat ook een bescherming van de betrokkene tegen zichzelf inhoudt.

Le retrait immédiat du permis de conduire sur ordre du procureur du Roi - ce qui n'est pas la même chose que la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur - est une mesure de sécurité temporaire qui vise à exclure de la circulation les personnes dangereuses et à attirer leur attention sur leur comportement à risque. La nouvelle loi sur la circulation routière porte la durée maximale du retrait à un mois alors qu'elle est actuellement de 15 jours. Et désormais, le permis pourra être retiré non pas une mais deux fois, ce qui portera la durée maximale du retrait à trois mois. Toutefois, la directive concernant le retrait précise que, dans la plupart des cas, le permis sera restitué après quinze jours. L'allongement des délais légaux vise uniquement les cas les plus graves.

De richtlijn COL5/2004 van het College van procureurs-generaal betreffende een eenvormig strafrechtelijk beleid omtrent de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs verduidelijkt echter dat het rijbewijs in de meerderheid van de gevallen zal worden teruggegeven na vijftien dagen.

Tant l'ancien que le nouveau code de la route disposent qu'il appartient au procureur du Roi de procéder ou non au retrait de permis, à la demande de la police il est vrai. Il ne s'agit donc nullement d'une décision arbitraire d'un officier de police. Les cas pour lesquels un retrait est possible restent inchangés. Le retrait immédiat constitue une mesure de sécurité et non une sanction. C'est la raison pour laquelle aucun recours n'est possible. La restitution anticipée est envisageable sur la base d'éléments inconnus au moment des faits ou si la mesure est disproportionnée par rapport aux conséquences familiales ou professionnelles. Lorsqu'il inflige une déchéance du droit de conduire un véhicule, le juge n'est pas tenu par un retrait précédent du permis. Compte tenu de ce qui précède, je n'envisage aucune nouvelle modification de la

Met de stijging van de termijn wilde de wetgever inderdaad alleen de meest ernstige en schadelijke gevallen viseren. In dat opzicht begrijpt u dat de mogelijkheid die wordt geboden aan de procureur des Konings om de duur van de intrekking van het rijbewijs twee keer te verlengen niet moet worden geanalyseerd als een sanctiecumul, maar als een mogelijkheid om personen uit het verkeer te halen in ernstige gevallen.

Zowel onder de oude als onder de nieuwe wet wordt de beslissing om het rijbewijs in te trekken genomen door de procureur des Konings. Dat gebeurt natuurlijk op aangeven van de politieambtenaar die de overtreders staande houdt en overeenkomstig de terzake geldende rondzendbrief.

Collega's, het gaat dus niet om een willekeurige beslissing, genomen door een politieofficier. De gevallen in de wet, waarbij de intrekking van het rijbewijs kan worden bevolen, werden niet gewijzigd. De feiten die moeten worden gecommuniceerd aan de procureur met het oog op een eventuele intrekking van het rijbewijs, zijn uitzonderlijk zware feiten, die van die aard zijn dat ze de veiligheid van de andere weggebruikers in het gevaar brengen. Men kan dus niet spreken van een sanctie opgelegd door een politieagent zonder rechterlijke controle.

De onmiddellijke intrekking van het rijbewijs is een veiligheidsmaatregel en geen straf. Verhaal tegen de maatregel is bijgevolg niet mogelijk. Desalniettemin kan de overtreder aan de procureur des Konings die de intrekking heeft bevolen een voorafgaande teruggave van zijn rijbewijs vragen.

législation en la matière.

Die teruggave zal kunnen gebeuren, bijvoorbeeld op basis van nieuwe of ongekennde elementen op het moment van de beslissing, of indien de familiale of professionele gevolgen van een intrekking disproportioneel blijken te zijn. Bovendien is de rechter, wanneer hij een overtreder veroordeelt tot het vervallen van het recht tot het besturen van een motorvoertuig, niet gebonden door een eerdere al dan niet bevolen intrekking van het rijbewijs vanwege de parketmagistraat. Gezien het voorgaande, beoog ik geen nieuwe wettelijke wijziging van die bepaling.

La nouvelle loi n'empêche pas le juge de prononcer des peines alternatives aux amendes. Bien sûr, un élargissement des cas dans lesquels la procédure de la perception immédiate est d'application, a pour conséquence que les cas susceptibles de faire l'objet d'une proposition de peine alternative par le juge diminuent.

L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) étudie, dès à présent, la possibilité d'introduire de nouvelles sanctions alternatives dont, par exemple, la possibilité pour le contrevenant de choisir entre la perception immédiate ou de suivre un cours de conduite à ses frais. On pense également à la médiation pénale qui a déjà fait l'objet de deux projets-pilotes, à Termonde et à Marche-en-Famenne, ou encore la combinaison de mesures éducatives avec la déchéance du permis de conduire.

Il est évident que des mesures répressives seules ne permettront pas d'obtenir le changement de comportement escompté, si elles ne sont pas accompagnées de mesures en matière de sensibilisation et d'information.

Het is trouwens belangrijk om vormingsprojecten rond verkeersveiligheid en die zowel voor kinderen als volwassenen bestemd zijn te verveelvoudigen. Het is inderdaad veel moeilijker om een sinds lange tijd diep geworteld gedrag te wijzigen.

Dans le cadre des "états généraux de la sécurité routière", trois grandes priorités ont été dégagées, à savoir la vitesse, la ceinture de sécurité et la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues. Bien entendu, ces thèmes ne font pas uniquement l'objet d'un volet répressif. Ainsi, des campagnes de prévention à grande échelle sont menées chaque année par l'Institut belge pour la sécurité routière afin de sensibiliser les usagers.

En 2004, la vitesse et la ceinture feront l'objet de deux campagnes nationales chacune, ce qui permettra de les mettre sous les feux de l'actualité pendant deux fois quatre semaines. Les conducteurs seront sensibilisés au danger de l'alcool au volant via la traditionnelle campagne "Bob" en fin d'année ainsi que lors des multiples projets auxquels le bus "Bob" participe tout au long de l'année.

Pour chaque grande campagne de communication, le plan média prévoit non seulement des affiches le long des routes et des affichettes mais également des spots en télévision et/ou radio. Parallèlement à ces grandes campagnes sont menées d'autres actions de sensibilisation telles que l'organisation d'un concours internet sur la sécurité routière destiné aux jeunes, la diffusion des

De nieuwe wet belet niet dat er alternatieve straffen worden uitgesproken, al is dit nu wel in minder gevallen mogelijk. Het BIVV bestudeert de mogelijkheid om nieuwe alternatieve straffen in te voeren (onmiddellijke inning of verplichte rijlessen op kosten van de overtreder). Aan de strafbemiddeling werden twee proefprojecten gewijd, waarbij de intrekking van het rijbewijs met educatieve maatregelen samenging. De repressieve maatregelen zijn niet de enige vernieuwende factor. Daarnaast moet er ook informatie worden verstrekt.

Il est important de multiplier le nombre de projets de formation relatifs à la sécurité routière. En effet, il est difficile de changer des habitudes profondément ancrées.

Tijdens de staten-generaal van de Verkeersveiligheid werden drie prioriteiten vooropgesteld: de snelheid, de veiligheidsgordel en het rijden onder invloed van alcohol of drugs. Er zal niet enkel repressief worden opgetreden. Zo zal het BIVV een preventiecampagne voeren. Voor 2004 zijn twee campagnes, rond snelheid en de veiligheidsgordel, gepland. Via de Bob-campagne tijdens de eindejaarsperiode en de Bob-bus zal aandacht worden gevraagd voor het rijden onder invloed. Elke grote campagne zal zowel via de media (affiches en televisiespotjes) als langs andere kanalen (internet, brochures over de invloed van druggebruik op het rijgedrag, televisie-uitzendingen)

brochures sur divers thèmes tels que le gsm au volant et l'influence des drogues sur le comportement routier, la transmission d'émissions télévisées consacrées à la sécurité routière (Contact, Ça roule, Kijk uit, Veilig thuis) sans oublier que des actions d'information de grande envergure sont organisées lors de l'entrée en vigueur de chaque nouvelle réglementation. A titre d'exemple, près de 400.000 brochures ont déjà été diffusées depuis l'application de la nouvelle loi sur la catégorisation des infractions.

Artikel 43 van de wet van 7 februari 2004 laat de rechter toe om voor de bepaling van het bedrag van de boetes rekening te houden met de elementen die de overtreder opwerpt met betrekking tot zijn maatschappelijke situatie. De rechter kan zelfs een boetestraf lager dan het wettelijk minimum opleggen als de overtreder zijn hachelijke of precaire financiële situatie kan bewijzen aan de hand van één of ander document. Deze bepaling wil duidelijk een grotere gelijkheid tussen de burgers met betrekking tot de boetes verzekeren.

Le système entré en vigueur ce 1^{er} mars ne déroge pas au régime en vigueur depuis 1985. Le procureur du Roi intervient lorsqu'il n'y a pas eu de perception immédiate ou lorsque l'amende n'a pas été payée. Dans ce dernier cas, le procureur du Roi a le choix: soit il classe sans suite, soit il propose une transaction, soit encore il décide de poursuivre devant le tribunal de police. En tout état de cause, l'article 65 §2 de la loi du 16 mars 1968, base légale de la perception et de la consignation d'une somme en matière de circulation routière, n'a pas été modifié de sorte que le ministère public conserve l'opportunité d'apprécier les suites à donner, même en cas de paiement de la perception.

La procédure de l'ordre de paiement telle que mise au point dans la loi du 7 février 2003 n'entrera pas en vigueur telle quelle. Elle a fait l'objet d'aménagements dans un avant-projet de loi qui sera très bientôt soumis au Parlement.

Voor alle duidelijkheid - anders zou de heer Ansoms niet nalaten hierover een vraag te stellen- voeg ik eraan toe dat opnieuw advies aan de Raad van State gevraagd werd. Dit advies is gunstig. Bovendien zijn al de adviezen van de Gewesten eveneens ontvangen. Ik zal het ontwerp zeer binnenkort bij het Parlement indienen.

Il est vrai que le rôle du procureur du Roi sera balisé par cette nouvelle procédure de manière à assurer la poursuite la plus optimale possible des infractions de roulage. Bien que cela couvre un nombre important de cas, ce nouveau régime de traitement des infractions ne concernera que celles qui auront été constatées automatiquement ou

worden gevoerd. Wanneer de nieuwe reglementeringen in voege treden, ten slotte, zal een grootscheepse informatiecampagne worden gevoerd. Zo zullen 400.000 brochures worden verspreid met betrekking tot de wet die een nieuwe classificatie van de overtredingen invoert.

L'article 43 de la loi du 7 février 2004 prévoit que le juge doit tenir compte de la situation sociale du contrevenant. Une fois la précarité de la situation financière prouvée par écrit, le montant de l'amende prévue par la loi peut être réduit. Ainsi, les citoyens pourront être considérés sur un pied d'égalité.

Het systeem dat sedert 1 maart van kracht is, wijkt niet af van het systeem dat al sedert 1985 bestaat. De procureur des Konings treedt op als de boete niet onmiddellijk werd ontvangen of niet werd betaald. In dat geval heeft hij de keuze het dossier te seponeren, de betrokkene een regeling voor te stellen of gerechtelijk te vervolgen. Artikel 56 § 2 van de wet van 16 maart 1968 werd niet gewijzigd. Het openbaar ministerie kan nog steeds het te geven gevolg beoordelen.

De betalingsprocedure van de wet van 7 februari 2003 zal niet als dusdanig van kracht worden. Er zal binnenkort een voorontwerp van wet tot wijziging ervan worden voorgelegd.

Le Conseil d'Etat a rendu un nouvel avis qui est favorable. Dans l'intervalle, j'ai également reçu les avis des Régions. Je soumettrai prochainement le projet au Parlement.

In de nieuwe procedure zal de rol van de procureur des Konings op het vlak van de verkeersovertredingen nauwkeurig omschreven worden. De nieuwe

à l'aide d'un moyen technique. Actuellement, il s'agit des excès de vitesse, du non-respect du feu rouge, conduite sous influence – alcool ou drogue –, etc. Pour les autres cas, la procédure pénale traditionnelle restera d'application.

regeling zal echter enkel gelden voor de overtredingen die automatisch of met een technisch hulpmiddel werden vastgesteld. In de andere gevallen blijft de traditionele procedure van toepassing.

De heer Bourgeois stelde een vraag over de toepasbaarheid van de wet. De politie en de parketten mogen de nieuwe verkeerswet enkel toepassen voor de feiten die gepleegd zijn vanaf 1 maart 2004. Uw vraag verwijst echter naar een veroordeling op het niveau van de politierechtbank. Het is logisch dat de politie en de parketten de nieuwe wet maar mogen toepassen voor feiten gepleegd na 1 maart 2004.

La police et le parquet ne peuvent appliquer la nouvelle loi que lorsqu'il s'agit d'infractions commises à compter du 1^{er} mars 2004. Compte tenu de l'absence de mesures transitoires, les juges de police doivent appliquer la loi qui était d'application au moment des faits, sauf si la nouvelle loi est favorable au contrevenant. Il appartient au juge de déterminer la procédure la plus favorable.

Hoe zit het meer specifiek aangaande de veroordeling op het niveau van de politierechtbank. Aangezien in geen enkele overgangsbepaling werd voorzien, moeten de rechters de principes van publiekrecht toepassen op de uitspraak van straf. Ze moeten de wet die van kracht is op het moment van de feiten toepassen, tenzij de nieuwe wet in het voordeel is van de overtreder. Het is aan de rechter om te bepalen welke procedure het meest gunstig is voor de overtreder. Het strafwetboek zegt dat voor oudere feiten de mildere strafwet onmiddellijk moet worden toegepast.

Le Code pénal dispose qu'une loi pénale plus favorable doit immédiatement être appliquée à des faits antérieurs. Etant donné que la peine d'emprisonnement a été supprimée, la nouvelle réglementation sera considérée comme une loi pénale plus favorable que l'ancienne loi et certaines infractions antérieures au 1^{er} mars tomberont dès lors sous le coup de la nouvelle loi. Les infractions qui devraient être classées dans une catégorie supérieure en vertu de la nouvelle législation resteront soumises à l'ancienne loi.

Collega's, de nieuwe verkeerswet wordt als milder dan de oude procedure gezien omdat de gevangenisstraf inderdaad is afgeschaft. Een aantal overtredingen van vóór 1 maart worden dus volgens de nieuwe wet afgehandeld. Dit geldt evenwel niet voor die overtredingen die ingevolge de nieuwe verkeerswet in een hogere categorie terechtkomen. Deze laatste blijven onderworpen aan de wetgeving zoals deze gold vóór 1 maart. Wat de concrete vraag betreft, op het moment van behandeling zullen we vanzelfsprekend, als het parlement daar interesse in heeft, de mening bekendmaken.

Il faut garder à l'esprit que la perception immédiate permet un traitement plus rapide des infractions de roulage. Elle ne constitue nullement une négation du système judiciaire et des droits de la défense.

Dankzij de onmiddellijke inning kunnen deze overtredingen sneller worden behandeld. Dit is geen ontkenning van het rechtssysteem of het recht op verdediging: diegene die een vaststelling aanvecht, kan weigeren de boete te betalen. In dat geval wordt de zaak aanhangig gemaakt bij de procureur des Konings, die beslist welk gevolg eraan wordt gegeven.

Le contrevenant qui souhaite contester le constat d'une infraction peut refuser de payer sa perception immédiate. Le procureur du Roi sera alors saisi de son cas. Il décidera soit de classer sans suite, soit de proposer une transaction ou encore de citer le contrevenant devant le tribunal de police.

Bovendien is de onmiddellijke inning geen stimulans om inbreuken te plegen voor personen die de financiële middelen hebben. De procureur des Konings kan in een tijdsspanne van één maand na de betaling van de onmiddellijke inning de overtreder vervolgen voor de politierechtbank als hij van oordeel is dat een inbreuk op die manier moet worden behandeld. Bovendien, in bepaalde gevallen van samenloop van meer overtredingen is de onmiddellijke inning

La perception immédiate ne constitue pas, pour les personnes fortunées, une incitation à commettre des infractions. Le procureur du Roi peut poursuivre le contrevenant devant le tribunal de police jusqu'à un mois après le

uitgesloten. Ik geef u twee voorbeelden. Ten eerste, wanneer de totale som van de inning 250 euro overschrijdt en wanneer het uitsluitend gaat om zware overtredingen van de eerste graad of gewone overtredingen. De overtreding bij een lichte alcoholopname wordt niet in aanmerking genomen voor de berekening van de voornoemde maximumsom. Ten tweede, wanneer meer dan één zware overtreding van de tweede graad vastgesteld wordt, of wanneer een zware overtreding van de tweede graad gelijktijdig met een gewone overtreding of een zware overtreding van de eerste graad wordt vastgesteld.

paiement de la perception immédiate. Lorsque plusieurs infractions ont été commises, la perception immédiate est exclue dans des cas déterminés.

C'est le cas lorsque la perception totale s'élève à plus de 250 euros et que des infractions graves du premier degré ou des infractions ordinaires sont exclusivement en cause. A cet égard, une infraction légère relative au taux d'alcoolémie n'est pas prise en considération dans le calcul de la somme maximale. Lorsque plusieurs infractions graves du deuxième degré ont été commises ou lorsqu'une infraction grave du deuxième degré est commise en même temps qu'une infraction ordinaire ou grave du premier degré, il ne saurait être question non plus de perception immédiate.

Comme votre collègue l'a évoqué, les peines de prison sont maintenues dans certains cas graves. Toutefois, ces peines ne doivent pas nécessairement être prononcées par le juge. Celui-ci a le choix de prononcer une amende et/ou une peine de prison. S'il décide de prononcer une amende, il peut la remplacer par une peine alternative.

Voor ernstige gevallen blijven de gevangenisstraffen inderdaad van toepassing. Zij dienen echter niet noodzakelijk door de rechter te worden uitgesproken.

Comme il a été souligné, l'obligation de présenter des examens psychologiques et médicaux n'est prévue que pour certaines déchéances obligatoires du droit de conduire. Cette mesure permet d'écarter de la route les conducteurs les plus dangereux et de protéger les autres usagers.

De verplichting om een psychomedisch onderzoek te ondergaan, geldt enkel voor bepaalde gevallen waarin het rijbewijs wordt ingetrokken. Op die manier worden de gevaarlijkste bestuurders aan de kant gezet en worden de overige weggebruikers beschermd.

En ce qui concerne la perception immédiate, il est prévu de fournir aux services de police, d'inspection et de contrôle concernés des terminaux de paiement. Pour ce faire, une procédure de marché public doit être lancée. Le SPF Finances est en train de rédiger le cahier des charges qui comporte des éléments très techniques. Les mêmes principes que ceux prévus dans l'ancien arrêté royal s'appliquent. L'article 7.1 de l'arrêté royal du 22 décembre 2003 relatif à la perception et à la consignation d'une somme prévoit le paiement par timbres fiscaux pour les résidents belges. La majorité des infractions – dont les excès de vitesse – étant constatées sans interception des véhicules, le paiement par timbres sera de loin le plus utilisé. En outre, l'article 7.2 du même arrêté royal prévoit que les auteurs d'infractions n'ayant pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique pourraient s'acquitter des sommes en espèces – euros, livres sterling ou dollars.

Wat de onmiddellijke inning betreft, zullen de betrokken diensten met betaalterminals worden uitgerust. Er moet een openbare aanbesteding worden uitgeschreven. De FOD Financiën stelt daartoe een bestek op.

Le coût de la location des 850 terminaux nécessaires pour équiper les services mobiles verbalisants est estimé à environ 4.850.000 euros pour les quatre premières années, auxquels il faut ajouter les frais de commission prélevés par les opérateurs financiers et le coût des

Dezelfde beginselen blijven van toepassing. Er zal nog altijd met fiscale zegels kunnen worden betaald. Meestal wordt de overtreding immers vastgesteld zonder dat het voertuig staande wordt gehouden. Niet-ingezetenen krijgen de mogelijkheid in contanten te betalen.

communications téléphoniques. En vertu d'une décision prise par le Conseil des ministres en séance du 5 avril 2003 – pour les spécialistes, notification du point 135 –, les coûts fixes de la location, de l'activation, de l'abonnement et de l'entretien ainsi que les coûts variables relatifs à l'utilisation du papier, du téléphone et des commissions à payer sont à charge du budget ICT du SPF Finances.

De huurprijs van de noodzakelijke 850 terminals belooft 4.850.000 euro voor de eerste vier jaar. Daarbij komt nog het commissieloon van de financiële operatoren en de prijs voor de telefoonverbindingen. De Ministerraad van 5 april 2003 besliste dat de gebruikskosten van die terminals en de bijhorende kosten ten laste van de ICT-begroting van de FOD Financiën komen.

Deze beslissing van de Ministerraad moet gehonoreerd worden om de politie toe te laten optimaal boetes te innen. Er mag niet vergeten worden dat voor de onmiddellijke inning het voertuig niet noodzakelijk onderschept moet worden, maar dat dit eveneens via De Post kan gebeuren. De wet kan ten allen tijde worden toegepast. De betaalterminals zullen het werk van de politie vanzelfsprekend vergemakkelijken en optimaler maken - dat is een understatement. De wet kan ook gehandhaafd worden zonder, zoals het reeds altijd het geval was via een onmiddellijke inning en via processen-verbaal en minnelijke schikking.

Le véhicule ne doit pas nécessairement être intercepté pour qu'il y ait perception immédiate. La procédure peut tout aussi bien se faire par la poste. Des terminaux de paiement faciliteront et amélioreront le travail de la police.

Ik kom tot de vraag van de heer Ansoms inzake de formulieren bestemd voor de onmiddellijke inning. De inning en consignatie van een som werden niet door de wet van 7 februari 2004 en haar uitvoeringsbesluiten uitgevonden. Ze bestonden reeds en worden sinds een tiental jaren toegepast. Het probleem dat het lid opwerpt in zijn vraag is niet nieuw en wordt door de nieuwe wet niet geschapen. Een niet-voldane onmiddellijke inning maakt slechts een bepaalde tijd het voorwerp uit van een herinnering van de politiediensten. Bijgevolg wordt de overtreder op de hoogte gebracht dat hem een onmiddellijke inning werd voorgesteld. Bovendien wordt nergens ingeschreven om de bedragen in geval van niet-betaling te verhogen. De politie die geen betaling na een herinnering ontvangt, zal het niet-voldane inningformulier met een proces-verbaal aan de procureur des Konings zenden. De procureur des Konings zal normaliter een minnelijke schikking met de in de richtlijnen van het college van procureurs-generaal bepaalde tarieven voorstellen of voor de politierechtbank dagvaarden.

La perception et la consignation de sommes sont appliquées depuis une dizaine d'années. Le problème soulevé par M. Ansoms n'est pas nouveau. Le rappel, assorti d'une échéance, informe l'auteur de l'infraction qu'une perception immédiate lui est proposée. Il n'a jamais été dit qu'en cas de non-paiement, les montants étaient majorés. Si, après un rappel, la police ne reçoit pas le montant de l'amende, elle enverra le formulaire de perception accompagné d'un procès-verbal au procureur du Roi. Celui-ci proposera normalement une transaction au contrevenant ou l'assignera devant le tribunal de police.

De wettelijke basis voor de onmiddellijke inning en de consignatie van een som op het gebied van verkeersovertredingen is, zoals ik al heb gezegd, artikel 65 van de wegverkeerswet, gecoördineerd door het KB van 16 maart 1968 en het KB van 22 december 2002. Die bepalingen beletten niet de vaststelling "in de vlucht". Die bepalen, enerzijds, dat met instemming van de overtreder een som kan worden gegeven hetzij onmiddellijk, hetzij binnen een door de Koning bepaalde termijn - dat is de wegverkeerswet - en, anderzijds, welke stroken van het inning- en consignatieformulier overhandigd worden indien de overtreder al dan niet aanwezig is op het ogenblik van de vaststelling. Dat is bepaald in het KB van 22 december 2003.

La perception immédiate et la consignation sont définies par l'article 65 de la loi relative à la circulation routière, coordonnée par les arrêtés royaux du 16 mars 1968 et du 22 décembre 2003. Ces dispositions n'empêchent pas les constatations d'infractions "au vol". Le premier arrêté royal prévoit que, avec l'accord de l'auteur de l'infraction, une amende peut être perçue immédiatement ou dans un délai

Er werd eveneens gewezen op de werklast naar aanleiding van de onmiddellijke inning. In afwachting van een verregaande

automatisering zal de uitbreiding van de onmiddellijke inning een nieuwe administratieve werklust zijn.

Dat hoeft echter niet te leiden tot een verminderde beschikbaarheid van de agenten, aangezien – dit werd door collega Schalck daarnet reeds gezegd – de administratieve afhandeling van de onmiddellijke inning door administratief personeel kan gebeuren. Ik bekijk samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken welk personeel kan worden opgeroepen ter tijdelijke versterking van de politie, in afwachting van het informaticasysteem voor afhandeling van onmiddellijke inningen, dat rechtstreeks zal worden aangesloten op de vaststellingen van overtredingen.

De toepassing van de onmiddellijke inning zal progressief met de beschikbare administratieve ondersteuning gebeuren. De agenten kunnen nog steeds terugvallen op het systeem van de processen-verbaal, die aanleiding geven tot een minnelijke schikking op het niveau van de parketten.

Hetzelfde geldt voor de boekjes. De federale politie meldt dat er aanvankelijk 4.000 Nederlandstalige en 4.000 Franstalige boekjes werden gedrukt en verspreid. Er zijn nog eens 12.000 Nederlandstalige en 9.000 Franstalige boekjes aangevraagd. Gelet op het feit dat de boekjes worden gedrukt aan een tempo van 700 boekjes per dag, zal er pas einde maart aan die vraag voldaan zijn. Einde maart zullen er in totaal 50.000 boekjes gedrukt zijn. Bij gebrek aan boekjes voor onmiddellijke inning kan er vanzelfsprekend nog steeds een proces-verbaal worden opgemaakt.

De wet kan bijgevolg te allen tijde worden toegepast en wordt op het terrein ook toegepast, hetzij via onmiddellijke inning, hetzij via processen-verbaal behandeld door de procureur des Koninkrijks.

Collega's, in vele gevallen wordt het voertuig bovendien niet onderschept. De vaststelling van de overtreding gebeurt dan bijvoorbeeld door een onbemande camera. In deze gevallen maken de politiemannen de processen-verbaal op, sturen de boete via onmiddellijke inning per post, die vervolgens binnen de 5 dagen door de overtreder moet worden betaald. De onmiddellijke inning is niet noodzakelijk een inning ter plaatse maar kan ook per post. In dat perspectief is het risico van agressieve reacties beperkter dan u de indruk geeft.

Qu'en est-il des modifications ultérieures?

Collega Watheliet heeft gewezen op een vergetelheid met betrekking tot de beroepskosten. Het klopt dat de mogelijkheid voor de rechter om rekening te houden met de financiële situatie van de overtreder om een boetestraf lager dan het wettelijk minimum uit te spreken, ingesteld werd door de wet van 7 februari 2003 in artikel 163 van het Wetboek van Strafvordering. Waarschijnlijk werd er bij de voorbereiding van het wetsvoorstel en bij de bespreking ervan in het Parlement vergeten – zo stel ik vast – om in een gelijkaardige bepaling te voorzien in het kader van de beroepsprocedure. Ik zal mijn collega, de minister van Justitie, erop attent maken om die leemte op te vullen. Daarvoor zullen wij de nodige initiatieven nemen, zoals ik daarnet al heb geantwoord.

déterminé par le Roi. Le deuxième arrêté royal précise quels volets du formulaire de perception et de consignation doivent être remis selon que l'auteur de l'infraction est présent ou pas lors du constat.

La charge de travail augmente effectivement en conséquence des perceptions immédiates, mais cela ne signifie pas que moins d'agents seront disponibles dans la rue à présent que le traitement administratif est assuré par du personnel administratif. J'étudierai avec le ministre de l'Intérieur les possibilités de mobiliser du personnel supplémentaire dans l'attente d'une automatisation totale du traitement.

Fin mars, 50.000 carnets seront disponibles. En attendant, des procès-verbaux peuvent évidemment toujours être dressés et le parquet peut proposer une transaction. La loi sera bien appliquée sur le terrain.

Quant aux infractions enregistrées par une caméra automatique, la police dresse un procès-verbal qui est ensuite envoyé. Une perception immédiate ne signifie pas nécessairement une perception à l'endroit des faits.

L'article 163 du Code pénal autorise le juge à tenir compte de la situation financière du contrevenant et à infliger une amende dont le montant sera inférieur au minimum légal. On a probablement omis de prévoir une telle disposition dans le cadre de la procédure d'appel. J'attirerai l'attention de la ministre de la Justice sur le fait que cette lacune doit être comblée.

J'en arrive aux conventions des zones de police. L'article 32 de la loi du 7 février 2003, qui insère dans le titre V des lois coordonnées sur la circulation routière un chapitre VI, n'est pas entré en vigueur le 1^{er} mars 2004.

J'avais moi aussi des objections à l'encontre de la clé de répartition proposée dans l'avant-projet d'arrêté royal préparé l'année passée. J'ai donc chargé un groupe de travail de réexaminer le projet d'arrêté royal relatif aux conventions des zones de police et qui fera entrer en vigueur l'article 32 de la loi du 7 février 2003.

Dat gebeurde trouwens op vraag van de commissie.

Ce groupe s'occupe de ce dossier. Le gouvernement prendra une décision lors du Conseil des ministres des 20 et 21 mars.

Je souhaite que la nouvelle clé de répartition soit dynamique à 50%, c'est-à-dire qu'elle récompense effectivement les efforts fournis en matière de sécurité routière.

Het verkeersveiligheidsakkoord – het convenant – zal minstens over de volgende thema's moeten handelen: het respecteren van de snelheidsbeperkingen, de preventie of de strijd tegen het rijden onder invloed van alcohol en dronkenschap, de preventie of de strijd tegen het rijden onder invloed van andere substanties die het rijgedrag beïnvloeden, het respecteren van de regels betreffende het dragen van veiligheidsgordels en andere beschermingsmiddelen, het respecteren van de specifieke regels voor het wegverkeer en de strijd tegen het storend en gevaarlijk parkeren of agressief gedrag in het verkeer.

En ce qui concerne l'interdiction de dépassement entre camions sur les routes en cas de pluie, la catégorisation des infractions en matière de circulation routière est basée sur des critères objectifs. La différence de traitement que vous soulevez n'est pas un non-sens et s'explique comme suit.

Het verkeersbord C39 voor het voorbijsteken door vrachtwagens is een bord dat openbare wegenwerkers plaatsen op een plaats waarvan ze vinden dat het voorbijsteken van vrachtwagens er gevaarlijk is. Deze beslissing wordt bevestigd door factoren die onder andere te maken hebben met de helling van de weg of de staat van het wegdek. Het niet respecteren van dit bord werd ondergebracht bij de zware overtredingen van tweede categorie omdat een dergelijk gedrag andere weggebruikers rechtstreeks in gevaar brengt.

Pour rappel, les infractions graves ont été catégorisées en degrés, en fonction de critères objectifs.

Les infractions graves de second degré concernent principalement les comportements qui mettent directement les autres usagers en danger, comme le fait d'effectuer des manœuvres dangereuses.

Artikel 32 van de wet van 7 februari 2003 is niet op 1 maart 2004 in werking getreden. Ik had bezwaren bij de verdeelsleutel die werd voorgesteld in het voorontwerp van koninklijk besluit dat vorig jaar werd voorbereid. Ik heb een werkgroep gelast het opnieuw te bestuderen.

De regering zal naar aanleiding van de Ministerraad van 20 en 21 maart een beslissing nemen.

Ik wens dat de nieuwe verdeelsleutel de inzake verkeersveiligheid geleverde inspanningen beloont.

Wat het inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer betreft, stoelt de indeling in categorieën op objectieve criteria. De verschillende behandeling is niet onzinnig.

L'accord relatif à la sécurité routière doit au moins traiter du respect des limitations de vitesse, de la lutte contre la conduite sous l'influence d'alcool ou d'autres substances, du respect des règles liées au port de la ceinture de sécurité et aux autres moyens de protection, des règles relatives à la circulation routière et de la lutte contre l'agressivité au volant.

De zware overtredingen worden ingedeeld in categorieën per graad. Die van de tweede graad omvatten vormen van verkeersgedrag die de andere gebruikers rechtstreeks in gevaar

L'introduction dans le Code de la route de la nouvelle infraction de dépassement par les camions en temps de pluie est fondée sur une autre logique. Il a été constaté dans les faits que cette manœuvre était potentiellement dangereuse par temps de pluie. Le camion qui dépasse un autre véhicule risque, en effet, de déplacer une quantité d'eau plus importante qu'un véhicule de plus petite taille. Ce déplacement d'eau peut gêner la visibilité des véhicules dépassés. Le Code de la route a donc créé une présomption de gêne occasionnée par le dépassement d'un camion en cas de pluie. Cette infraction est une infraction ordinaire car elle ne constitue pas un comportement catégorisé dans les infractions graves par degré.

Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik alle concrete vragen heb beantwoord.

Ik wil nog kort antwoorden op een aantal bijkomende vragen van algemene aard. Ik heb reeds voldoende gezegd over de campagnes. Ik heb ook reeds gezegd dat, wat betreft de vordering tot betaling, het wetsontwerp heel spoedig zal worden ingediend. De heer Schalck vroeg om een timing. Ik wil inderdaad niet dat daarover nog jaren heengaan. Ik heb eergisteren een vergadering bijeengeroepen met alle deskundigen van alle betrokken administraties - Financiën, Justitie, Binnenlandse Zaken, mijn eigen Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Verkeer, Begroting, gelet op een aantal financiële problemen - en met alle kabinetten en de veiligheidsadviseur van de eerste minister om een round up te maken van alle problemen die er nog zijn. Wij hebben daar duidelijk het engagement op ons genomen om dit niet op de lange baan te schuiven, maar op een korte periode stelselmatig opvolgvergaderingen te beleggen met het oog op een realisatie van alle nog niet volledig uitgewerkte zaken op korte termijn. Zoals werd gezegd, behoort de verantwoordelijkheid vaak tot de bevoegdheid van mijn collega's, zowel wettelijk en is het in de uitvoeringsbesluiten zo voorzien. Ik voel het echter als mijn plicht om de coördinatie te blijven verzekeren.

Ik ben het volledig eens met het feit dat rijopleidingen betaalbaar moeten zijn voor iedereen. Ik zal daarrond de volgende maanden initiatieven nemen.

Ik ben het eveneens eens met het feit dat verkeersopvoeding tot de verantwoordelijkheid behoort van ouders, school en overheid en dat er geen kwestie mag zijn van het afschuiven van deze verantwoordelijkheid.

Ik ben het eens met een aantal opmerkingen van collega Ansoms. Dat zou er nog aan moeten ontbreken. Deze wet is inderdaad niet hét mirakelstuk dat alle problemen oplost. Men zegt hier dat in deze wet de pakkans niet is verhoogd. Dat is inderdaad juist, maar dat is ook niet de bedoeling geweest. De pakkans moet zeker en vast worden verhoogd. Dit zal echter niet bij wet gebeuren. Dat zal in de praktijk en door acties op het terrein gebeuren. Ik zal mijn bevoegdheid in deze wat betreft het sturen van de federale politie op het gebied van verkeer zeker en vast opnemen. Ik zal ook met mijn collega van Binnenlandse Zaken verdere acties op het terrein ontwikkelen.

brengen. De invoering van een nieuwe overtreding, namelijk het inhalen door vrachtwagens bij regenweer, vloeit voort uit de vaststelling dat het een potentieel gevaarlijk maneuver betreft, gelet op de grote hoeveelheid water die wordt verplaatst. In het verkeersreglement wordt dus een vermoeden van hinder opgenomen. Het betreft een gewone overtreding want zij is niet ingedeeld bij de zware overtredingen.

Les employés de la voirie ont placé le signal C39 aux endroits où le dépassement par les camions s'avère dangereux. Le non-respect de cette interdiction constitue une infraction grave de la deuxième catégorie car il peut directement mettre d'autres usagers en danger.

Avant-hier, j'ai organisé une réunion avec tous les experts des administrations concernées et le conseiller en sécurité du premier ministre pour faire le point sur tous les problèmes qui subsistent. L'engagement clair a été pris de tenir systématiquement des réunions de suivi.

La formation à la conduite doit, en effet, être financièrement accessible à tous. Je prendrai une initiative à cet égard.

L'éducation routière concerne les parents et l'école, mais aussi les pouvoirs publics. Nous ne nous dégageons pas de cette responsabilité.

La loi n'est pas la panacée universelle et ne résoudra pas tous les problèmes. Le risque d'être pris doit effectivement être accru, ce qui ne peut toutefois se faire par une loi: l'action sur le terrain est nécessaire à cet effet. Je mènerai une concertation avec le ministre de l'Intérieur.

Il y a bien une augmentation en cas de récidive. Ce qui a été dit à

Ik wil voor alle duidelijkheid nog zeggen dat er wel degelijk verhogingen zijn ingeval van recidive. Wat hierover werd gezegd, is niet helemaal juist. Ik herhaal dat de verkeerswet niet alles behandelt. Naast deze verkeerswet blijft vanzelfsprekend de strafwet in zijn totaliteit van kracht.

Ik hoor hier een en ander vertellen over geldboetes die te hoog zijn en maatregelen die niet sociaal zijn, ook al is er in een aantal duidelijke correcties in de wet voorzien. Het afnemen van een rijbewijs wat toch wel iedereen, los van zijn financiële situatie, duidelijk moet raken, wordt ook als zijnde niet goed voorgesteld. Welnu, dit is volgens mij niet meer ernstig. De geldboetes moeten vooral voorkomen dat er boetes worden betaald en een strenge wet moet vooral voorkomen dat er daardoor veel inkomsten ontstaan. Nogmaals, het afnemen van het rijbewijs is een sociale maatregel. Immers, een goede chauffeur breng zichzelf niet in gevaar, maar het zijn de anderen, de slechte chauffeurs, de gangsters in het verkeer de vrijheid en het leven van anderen in gevaar brengen. Daarom is het afnemen van een rijbewijs mijns inziens wel degelijk een sociale maatregel die, onafgezien of men nu veel of weinig verdient, aan den lijve wordt ondervonden.

Mijnheer de voorzitter, samen met sommige collega's hebt u erop gewezen dat er jammer genoeg nog sprake is van versnippering wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft. Ik steek niet onder stoelen of banken dat ik op dat vlak pleit voor homogene pakketten. Uiteraard is ook de staat van de weg en van de openbare werken een onderdeel in heel het beleid; zonder enige twijfel. Trouwens, op de staten-generaal voor de verkeersveiligheid is dat ook uitdrukkelijk tot uiting gekomen. Dit is geen federale bevoegdheid en ik ben geen vragende partij om daarvan een federale bevoegdheid te maken. We zullen de verkeersveiligheid ook dienen als we nagaan wat er nodig is om in een en dezelfde politieke hand een echt verkeersveiligheidsbeleid mogelijk te maken, zonder evenwel obsessieel tewerk te gaan.

Tot daar mijn betoog, mijnheer de voorzitter, niet als afsluiter van het volledige hoofdstuk rond de verkeerswet, maar wel in antwoord op de verschillende vragen die werden gesteld. We zullen te gepaste tijde zeker nog verdere evaluaties houden.

01.16 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse. Pour ce qui concerne les modalités de paiement, j'ai pris bonne note que cela relève des compétences du SPF Finances et qu'il travaille pour le moment à l'élaboration d'un cahier des charges. Je tiens donc simplement à rappeler que l'arrêté royal ne date que du 22 décembre.

Un aspect de ce problème m'interpelle surtout: quid pour les étrangers? En effet, vous avez dit que les personnes ne résidant pas en Belgique pouvaient payer en espèces dans trois monnaies différentes. Dans la mesure où le véhicule peut être immobilisé, je me pose la question de savoir quelle image on donnera de la Belgique à ces conducteurs qui pourraient voir leur véhicule immobilisé sans possibilité de paiement! Je pense donc qu'il faut avancer sur la question de ces modes de paiement alternatifs.

01.17 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, j'ai bien entendu votre suggestion concernant les peines alternatives. Il faut savoir que la proposition de loi que j'avais déposée résulte du projet mené à

ce sujet est inexact.

Le montant élevé des amendes fait l'objet de vives critiques. Des amendes élevées constituent avant tout un moyen de pression qui dissuade de commettre une infraction, de sorte qu'elles ne devront pas être payées. Il n'est toutefois pas sérieux de présenter, dans le même temps, le retrait du permis de conduire comme une sanction inadéquate. Il s'agit d'une mesure sociale par excellence, qui n'est pas liée aux revenus et dont le contrevenant perçoit durement les effets.

En effet, la politique en matière de sécurité routière est fragmentée. L'état du revêtement en fait effectivement partie mais ne constitue pas une compétence fédérale et je ne souhaite pas vraiment qu'il en soit autrement.

01.16 Valérie De Bue (MR): Ik neem nota van het feit dat de FOD momenteel een bestek opmaakt voor de betalingsmodaliteiten.

Om te voorkomen dat buitenlanders die een overtreding hebben begaan, hun voertuig op ons grondgebied moeten achterlaten moet er gedacht worden aan andere manieren waarop ze de boete kunnen betalen.

01.17 François Bellot (MR): Wat uw voorstel inzake de alternatieve straffen betreft, herinner ik u eraan

Gand et à Marche-en-Famenne et fait suite aux études menées par des instituts de psychologie sur le comportement des automobilistes après l'application de peines alternatives. Je suis de ceux qui proposeraient à vous ou à vos collaborateurs de rencontrer des représentants de ces instituts ou de les auditionner en commission pour obtenir les conclusions de ces études sur les peines alternatives.

Vous avez également évoqué la médiation pénale. Or, le Collège des procureurs généraux s'est opposé par circulaire à l'application de peines par médiation pénale parce que le nombre de médiations pénales que peut suivre un collaborateur est d'une trentaine de cas par année et que la médiation pénale est réservée aux cas où on identifie clairement une victime et un coupable. Avec la médiation pénale, en cas d'infraction routière, on n'identifie pas directement une victime quand il n'y a pas d'accident.

Je suis prêt à déposer à nouveau la proposition qui avait été faite, en adéquation avec la loi entrée en application le 1^{er} mars. Je reste convaincu que l'application simple de peines financières ne suffit pas à corriger des comportements. Par contre, des cours de conduite défensive ou du travail bénévole auprès d'associations de grands blessés de la route marquent suffisamment les esprits pour inciter les automobilistes à modifier leurs mauvais comportements.

dat ik een wetsvoorstel had ingediend dat gebaseerd was op de resultaten van psychologische studies over het rijgedrag van bestuurders die een alternatieve straf hebben ondergaan. Ik kan u dus alleen maar uitnodigen om diegenen die deze studies hebben uitgevoerd, in de commissie te horen.

Wat de strafbemiddeling betreft, het College van procureurs-generaal heeft zich tegen de toepassing ervan uitgesproken, aangezien een ambtenaar slechts dertig gevallen per jaar van nabij kan volgen. Bovendien is strafbemiddeling alleen van toepassing in gevallen waarin een slachtoffer en een schuldige konden worden geïdentificeerd. Bij verkeersovertredingen die geen ongeval hebben veroorzaakt, is dit niet het geval.

Ik zal dus het voorstel indienen dat was afgestemd op de wet die op 1 maart in werking is getreden. Mijns inziens volstaat de eenvoudige toepassing van geldboetes niet.

01.18 Geert Bourgeois (N-VA): Mijnheer de voorzitter, het is een debat en ik zou dan ook willen ingaan op een aantal zaken.

Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat dit geen evaluatie is van de wet. Ik kan u volledig bijtreden. Het zou trouwens veel te vroeg zijn. Er werd natuurlijk wel een debat gevoerd over een aantal maatregelen die in die wet vervat zitten. Collega Schalck, ik blijf er wat dit betreft bij dat de optie voor strengere straffen niet de goede optie was. Men had moeten gaan voor het verhogen van de pakkans.

Mijnheer de minister, u hebt gelijk. Het is eigenlijk geen zaak van de wet. Het is een zaak van uitvoering. U bent net als ik waarschijnlijk bezig met verkeersveiligheid op het terrein. Ik ben ook lid van een politieraad. Wij zullen volgend jaar voor onze kleine politiezone Roeselare-Izegem-Hoogdele reeds miljoenen controles inzake verkeer hebben. Die zullen hun effect hebben. Ik onderschrijf dat. Ze hebben echter nu reeds hun effect zonder de verhoogde boetes. Dat zou het goede signaal zijn geweest.

Rood en groen, socialisten en groenen hebben hier geopteerd voor de hoge boetes. Ze zijn totaal verkeerd geweest. De mensen zullen zich daaraan doodergeren. U maakt trouwens zelf een klein beetje een voorzichtige bocht. U zegt dat de politie nog aan preventie moet kunnen doen. Ik hoor nu van politiemensen op het terrein – niet alleen de man waarmee u gedebatteerd hebt op VTM – dat ze toch voorzichtig gaan zijn, dat ze niet direct meer gaan schrijven, dat ze er

01.18 Geert Bourgeois (N-VA): Il ne s'agit évidemment pas d'une évaluation de la nouvelle loi. Ce serait largement prématuré. Je reste persuadé que la majoration du montant des amendes est un choix erroné. C'est le risque d'être pris en infraction qu'il faut augmenter. Il est exact que cette tâche incombe au personnel de terrain mais celui-ci doit disposer de la marge de manœuvre nécessaire.

Je déduis de ce débat que je ne suis pas le seul à avoir débusqué des anomalies juridiques dans cette loi. Ainsi, la possibilité qu'a le juge de police d'appliquer, dans certains cas, le tarif social doit aussi être offerte au juge correctionnel statuant en degré d'appel.

En ce qui concerne le traitement administratif, il reste beaucoup à

soms zelf een beetje mee inzitten dat het zo zwaar zal worden. Is dat dan de goede manier? Dat is niet de goede manier.

Ik ga wel akkoord dat er voor een aantal zaken wel een strengere aanpak nodig is - mijnheer de minister, u hebt op een aantal zaken gewezen -, ik denk aan dronkenschap en vluchtmisdrijf. Er zijn een aantal zaken die inderdaad storend, asociaal en bijzonder opzettelijk zijn. Men moet die wel aanpakken.

Mijnheer de minister, dit is een gelegenheid om te spreken over een aantal anomalieën in de wet. Collega Wathelet en ikzelf hebben er één aangehaald. Collega Wathelet kreeg gelijk van u dat alleen artikel 163 voorziet in het sociale tarief waarbij de politierechter rekening mag houden met de sociale situatie. Bij de correctionele rechter in beroep mag dit echter niet meer. Ik ben blij dat u zegt dat dit moet aangepakt worden. Ik denk dat collega Wathelet wel een wetsvoorstel zal indienen. Ik zal het met plezier mee ondertekenen.

Ik kom aan de administratieve afhandeling. Geef toe dat dit een nepoplossing is. U zegt dat er meer burgerpersoneel zal binnenkomen. Er moet inderdaad meer blauw op straat. Dat is wat de heer Stevaert vraagt; hij vraagt 2.500 politiemensen meer op straat. Die zijn nu natuurlijk allemaal bezig met de verkeersovertredingen die ze onmiddellijk moeten innen. Er moet dus meer burgerpersoneel komen. Er moeten meer bonnetjes komen. Er moeten weer Valois-zegeltjes gekleefd worden. Valois had ze net afgeschaft, u gaat ze nu weer invoeren. Dit is een slecht systeem.

Collega Schalck, een incassobureau staat niet in de weg dat er nog preventie gebeurt. Het staat de sensibilisering niet in de weg. Het staat de opleiding niet in de weg. Integendeel, een incassobureau zorgt alleen voor een zeer goede administratieve afhandeling. Men moet het politieapparaat daarmee niet belasten, en ook geen burgerpersoneel. Neem daarvoor professionelen. De deurwaarders willen dat doen. Ze zijn daarvoor uitgerust. Men moet de parketten daarmee niet belasten. Dát is administratieve afhandeling.

U zegt nu dat het goed draait in Oost-Vlaanderen. Welnu, ik ben lid van de commissie voor de Justitie. We hebben net minister Onkelinx geïnterpelleerd over Dendermonde. Tenzij ik mij vergis is Dendermonde een gerechtelijk arrondissement in Oost-Vlaanderen. De procureur zegt daar dat hij ze niet meer kan afhandelen. Hij zegt aan de politie dat er 25% minder moeten zijn. Het gaat daar zozeggd allemaal geautomatiseerd, maar hij geeft de instructie om er 25% minder te doen.

01.19 Daan Schalck (sp.a-spirit): Het is de wetgever die dit heeft gewild.

01.20 Geert Bourgeois (N-VA): Het loopt strop. U beweert dat de politie in Oost-Vlaanderen de gegevens op geautomatiseerde wijze aan het parket bezorgt.

Ik hoorde u zeggen "de gegevens". Zeg nu niet dat ze de processen-verbaal kunnen bezorgen. Wij hebben net een hele namiddag een hoorzitting gehad in de commissie voor de Justitie met de heer Bourlet, met de heer Verougstraete van Cassatie en de heer Minnaerts van het departement van Justitie, die bezig zijn met het

faire. Recourir à du personnel civil pour délester les agents patrouillant dans la rue est une fausse solution. Les agents auront du travail plus qu'en suffisance avec les innombrables amendes qu'ils seront appelés à infliger. M. Schalck n'est pas favorable au bureau d'encaissement, comme si celui-ci impliquait que l'on considère que tout a été fait en matière de prévention et de formation dans le domaine de la sécurité routière. Il faut confier le traitement administratif à des professionnels. Nous constatons qu'aujourd'hui les parquets peuvent gérer électroniquement des données mais cela n'est toujours pas possible pour les procès-verbaux eux-mêmes.

Un autre talon d'Achille est la rétroactivité. Comment un juge doit-il traiter les infractions antérieures au 1^{er} mars et sur lesquelles il est appelé à statuer aujourd'hui?

Le gouvernement tente de convaincre les citoyens que les décisions judiciaires sont moins sévères aujourd'hui qu'avant le 1^{er} mars mais la coalition violette a bel et bien souhaité un durcissement de la législation sur la sécurité routière.

01.19 Daan Schalck (spa.-spirit): C'est le législateur qui l'a voulu.

01.20 Geert Bourgeois (N-VA): Mais c'est bel et bien Mme Durant, dans le gouvernement précédent, et M. Stevaert qui sont favorables aux amendes élevées!

Le gouvernement prétend que le juge doit toujours prononcer la peine la moins sévère pour les

Phenix-project. Op mijn duidelijke vraag of een proces-verbaal van de politie geautomatiseerd aan het gerecht kan worden bezorgd, was het antwoord neen. Zij kunnen de gegevens bezorgen. U hebt ook gegevens gezegd. De processen-verbaal kunnen zij echter niet overdragen. Dat het allemaal zo vlot draait, is dus niet waar. Het is nog altijd plakwerk.

infractions commises avant le 1^{er} mars. Evidemment, ce n'est absolument pas en contradiction avec la manière dont Monsieur Tout le Monde perçoit les choses.

Mijnheer de minister, inzake de retroactiviteit bevestigt u dat de rechter de minst zware straf moet toepassen, maar dat is eigenlijk de zwaarste straf. Dat was immers de bedoeling van de wetgever: strengere boetes, strengere straffen, meer rijverbod. De heer Schalck heeft dat nog benadrukt. Dat komt ook zo over bij de publieke opinie. Niemand zal zeggen dat het vanaf 1 maart minder streng is geworden; dat is de perceptie. De wetgever wou dat niet zo, maar de meerderheid wou dat zo, paars wou dat zo en de publieke opinie percipieert het ook zo. De meerderheid van de wetgever heeft het zo gewild.

01.21 Minister **Bert Anciaux**: Wou de wetgever dat niet? Ik neem aan van wel.

01.22 **Geert Bourgeois** (N-VA): Ik heb gezegd: de meerderheid van de wetgever.

01.23 Minister **Bert Anciaux**: Wat is dat: de meerderheid van de wetgever? De wetgever heeft dit beslist.

01.24 **Geert Bourgeois** (N-VA): De wetgever heeft dit democratisch beslist. Dit is een rood-groene wet. De strengere straffen hebben wij te danken aan Stevaert en Durant.

01.25 Minister **Bert Anciaux**: Dat hebben wij te danken aan de verkeersveiligheid.

01.26 **Geert Bourgeois** (N-VA): Mijnheer de minister, kijk eens naar Nederland. In Nederland zijn veel minder verkeersdoden dan in België met minder strenge straffen, maar met een grotere pakkans en een administratieve afhandeling. Iedereen in het Parlement onderschrijft de doelstelling dat er meer verkeersveiligheid moet komen en minder verkeersdoden en ook een strengere aanpak van een aantal categorieën. Het signaal van de superzware boetes is echter een slecht signaal.

Mijnheer de voorzitter, ik rond af. De juridische fictie leeft dus. Ik ga niet akkoord met uw interpretatie, mijnheer de minister, noch met die van minister Onkelinx, met name dat er nu zwaardere categorieën voor overtredingen zijn. Dit wordt niet toegepast door de politierechtbanken. De politierechtbanken stellen vast dat bijvoorbeeld te snel rijden voor 1 maart strafbaar was. Te snel rijden blijft ook na 1 maart strafbaar, alleen wordt het nu zwaarder bestraft en in diverse categorieën en ze moeten die zwaardere boetes toepassen. Ze kunnen niet anders, want de gevangenisstraf is afgeschaft. Ze zitten dus met een juridische fictie.

Er was een meerderheid om dit wetsvoorstel te steunen. Ik hoop dat wij die onbillijkheid kunnen wegwerken. Mensen verstaan dat niet. Mensen die rond dezelfde tijd een gelijksoortige overtreding hebben begaan, maar de een wordt berecht voor 1 maart en krijgt een lichtere

straf en de ander wordt berecht na 1 maart en krijgt een zware straf. Hopelijk wordt er een kamerbrede meerderheid gevonden om ten minste die anomalie, die onrechtvaardigheid te kunnen wegwerken.

01.27 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, j'ai bien entendu les arguments du ministre justifiant des sanctions différentes en cas de dépassement de camions. Monsieur le ministre, je peux en tout cas être en grande partie d'accord avec vous, surtout en cas de non-respect du signal C39. Vous avez évoqué la gêne par temps pluvieux, mais je suis persuadée que par temps de fortes pluies - la notion du niveau de la pluie est difficile à cerner -, ce comportement dépasse la gêne et peut également compromettre l'intégrité d'autres usagers de la route. La sanction peut donc devenir beaucoup plus importante.

01.27 Annick Saudoyer (PS): Ik ben het helemaal eens met de argumenten van de minister met betrekking tot het niet naleven van het verbodsbord C39. Bij hevige regenval is zo'n gedrag echter niet alleen hinderlijk, maar kan het de andere weggebruikers in gevaar brengen. In dat geval kan de overtreding dus veel strenger worden bestraft.

01.28 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil even stil blijven staan bij de inleiding van het antwoord van de minister. Voor hij punctueel op de vragen antwoordde, heeft hij duidelijk gezegd – zo heb ik het toch begrepen – dat er vandaag geen evaluatie plaatsvindt van de verkeerswet, maar dat dat wel mogelijk, waarschijnlijk, zal gebeuren over 14 dagen in de speciale Ministerraad. Heb ik dat verkeerd begrepen?

01.28 Jos Ansoms (CD&V): Ai-je bien compris? Le Conseil des ministres soumettra-t-il la loi sur la circulation routière à une évaluation dans un délai de quinze jours?

01.29 Minister Bert Anciaux: U hebt dat verkeerd begrepen. Ik zal over 14 dagen een voorstel formuleren om te kijken wanneer een evaluatie zou kunnen plaatsvinden.

01.29 Bert Anciaux, ministre: Non, dans un délai de quinze jours, je proposerai au Conseil des ministres une date à laquelle il pourra être procédé à l'évaluation.

01.30 Jos Ansoms (CD&V): Dus u gaat over 14 dagen aan de Ministerraad voorstellen te kijken wanneer er een evaluatie van de verkeerswet zou kunnen plaatsvinden. Ik wil die vraag aan de Ministerraad volmondig steunen, vooral ook omdat 14 dagen later er een nieuwe superministerraad plaatsvindt over Justitie. U hebt vandaag in uw punctueel antwoord ik weet niet hoeveel argumenten gegeven om absoluut een nieuwe stap te doen inzake de administratieve afhandeling van de verkeersboetes en inzake het oprichten van een specifiek incassobureau – of noem het zoals u wil – om die afhandeling te doen.

01.30 Jos Ansoms (CD&V): Une évaluation est absolument nécessaire. J'ai déduit toute une série d'éléments de la réponse du ministre. Et j'ai entendu des propos intéressants sur la possibilité de confier le traitement administratif de certaines infractions à un bureau d'encaissement. La réglementation actuelle est impraticable.

Wat is eigenlijk de situatie? Wij komen van de vaststelling dat de 26 of 27 parketten, die ons land rijk is, niet in staat zijn een handhavingsbeleid uit te voeren met de wetgeving die wij, of die de meerderheid onder ons, gemaakt heeft. Nu probeert u een oplossing te zoeken voor het administratieve werk, dat er niet op vereenvoudigt met de onmiddellijke inning. U hebt zeer lang moeten antwoorden om de verschillende manieren van afwerking van die vaststellingen te verduidelijken. Dat wil u overdragen aan de 196 politiezones, waarvan er vele kleine landelijke politiezones zijn. Die zouden dat allemaal moeten gaan doen, wat nu de parketten niet kunnen. Waarmee zijn wij in godsnaam bezig? Dat is niet de taak van de 196 politiezones. Zij moeten politiewerk doen, zij moeten controles doen, zij moeten de pakkans verhogen. Er moet ergens een gespecialiseerde instantie zijn die op een eenvoudige administratieve manier de vaststellingen afhandelt. Dan pas kan men een handhavingsbeleid voeren. Nu verlegt u gewoon het probleem van de parketten naar de politiezones.

Comment un travail titanesque que les parquets n'ont jamais pu accomplir pourrait-il subitement être traité par les 196 zones de police parmi lesquelles de nombreuses zones rurales?

De plus, chacun sait pertinemment que l'idée d'une politique pénale efficace n'a pas l'heur d'enthousiasmer les francophones.

Le ministre a-t-il déjà pensé à créer un service pour le règlement

De rompslomp en de miserie zullen nog veel groter worden, want u weet dat dit terechtkomt bij de 196 politiezones. In het Franstalig landsgedeelte wil men vooralsnog niet weten van zo'n handhavingsbeleid. En dat zult u nu in handen leggen van de politiezones waarvan duidelijk geweten is dat zij, en de politici die ze sturen, absoluut geen handhavingsbeleid wensen.

Ik denk dus dat u dringend voorstellen moet formuleren voor die specifieke Ministerraad over Justitie om daar eens en voorgoed verandering in te brengen, de administratieve afhandeling door te duwen en daarvoor een speciale dienst op te richten. U krijgt binnenkort mogelijkheden genoeg, want er zal moeten gesaneerd worden bij de NMBS, er zal moeten gesaneerd worden bij De Post. Er zijn dus ambtenaren die in de nabije toekomst perfect kunnen worden ingeschakeld in zo'n specifieke dienst. Dan hoeft u niet te privatiseren, zoals dat bijvoorbeeld in Nederland het geval is. Trouwens – misschien wel terecht – gaat Daan Schalck er niet mee akkoord dat het een privé-incassobureau zou worden.

Ten tweede wil ik toch reageren op de insinuaties van de heer Daan Schalck door te citeren uit mijn wetsvoorstel van 1999. Ik wil hem vragen om de titel te lezen van mijn wetsvoorstel uit 1999.

01.31 Daan Schalck (sp.a-spirit): “Wetsvoorstel tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer met het oog op de beteugeling” – die beteugeling lijkt mij repressie te zijn – “van asociaal en agressief verkeersgedrag.”

01.32 Jos Ansoms (CD&V): Dank u. Dat was de bedoeling en ik blijf daar volledig achter staan. Wij stelden in 1999 al vast dat de vorige indeling van verkeersboetes in gewone en in zware overtredingen onvoldoende een antwoord is op datgene wat wij wensen te bestrijden, met name verkeersagressie enerzijds en asociaal gedrag anderzijds. Daarom pleiten wij al jaren voor vier categorieën.

De categorieën die wij voorstellen, zijn wat de indeling van overtredingen betreft anders dan de huidige wet. Ook de boetes zijn anders. Het gaat over de politionele strafmaat en niet over onmiddellijke inningen. De boetes zijn lager.

In mijn wetsvoorstel worden bepaalde overtredingen zwaarder bestraft met politiestrafen. Andere worden minder zwaar bestraft. Het is toch al te gek dat het huidige wetsontwerp dat de paars-groene meerderheid heeft goedgekeurd, zware overtredingen van eerste en tweede categorie bevat, waarbij de minimumboete voor beide categorieën 275 euro bedraagt. Waarom moet er dan een eerste en een tweede categorie zijn?

Ik bestrijd ook het volgende. Ik blijf me daartegen verzetten en u weet zeer goed hoe dat tot stand is gekomen tijdens de nachtelijke discussie vorig jaar. Die categorieën werden om politieke redenen doorgevoerd. Nu stellen wij vast dat bijvoorbeeld gsm-gebruik in de auto, dat zeer gevaarlijk is en waartegen u een immens goed pleidooi gehouden hebt om deze overtreding zwaar te bestraffen, op eis van de liberalen een gewone overtreding moest blijven. Hetzelfde geldt voor het niet dragen van de gordel. Overal wordt er gepleit en campagne gevoerd om de gordelplicht te doen naleven, maar op eis van de liberalen moest dat een gewone overtreding blijven, anders

administratif avec du personnel en passe d'être licencié de La Poste ou de la SNCB?

01.32 Jos Ansoms (CD&V): Dans son intervention, M. Schalck a fait référence à ma proposition de loi de 1999. S'il avait lu le texte correctement, il aurait remarqué que je souhaitais sanctionner plus sévèrement certaines infractions, alors que d'autres le seraient moins. Dans ce Code de la route, des infractions telles que le fait de ne pas porter la ceinture ou l'utilisation d'un GSM au volant ne constituent pas des infractions graves: une condition imposée par les libéraux pour approuver la loi.

Le gouvernement veut tenter de nous faire croire que celui qui conteste le montant élevé des amendes ne se soucie guère d'une meilleure sécurité routière. Il s'agit d'une tactique perfide: aux Pays-Bas, les amendes sont beaucoup moins élevées et on dénombre pourtant beaucoup moins de victimes d'accidents de la route que chez nous.

was er geen wet. Dat weet u zeer goed. Ik blijf me ertegen verzetten dat die wet niet dusdanig in elkaar zit dat er een maatschappelijk draagvlak is om die wet goed te doen uitvoeren door de politiediensten. U solfert de politiediensten een wet op die niet door de burger aanvaard wordt. U laat eigenlijk alle miserie achter bij de gewone politiemensen.

Een laatste punt is het volgende. U doet weerom de illusie ontstaan dat de voorstanders van hoge boetes ook de voorstanders van meer verkeersveiligheid zijn. Wie pleit om die hoge boetes wat te moduleren, zou tegen de verkeersveiligheid zijn.

Collega Bourgeois heeft nochtans verwezen naar bijvoorbeeld Nederland, het land bij uitstek voor verkeersveiligheid. Bij ons zijn er veertien verkeersdoden op honderdduizend inwoners, in Nederland zeven op honderdduizend inwoners, en dat aantal daalt tot zes. Wie in Nederland 60 km/u rijdt in de bebouwde kom, betaalt 28 euro.

Bij ons betaalt u niets, want er is geen controle op. De flitstoestellen worden slechts ingeschakeld op 66 km per uur, dat weet u. Mocht men controleren, dan zou de boete 50 euro bedragen. Parkeren op het fietspad kost in Nederland – het fietsland bij uitstek – 40 euro, bij ons 150 euro. Welnu, in Nederland is de verkeersveiligheid veel hoger dan bij ons. Het is niet juist te beweren dat voorstander zijn van hoge boetes betekent dat men voorstander is van verkeersveiligheid.

01.33 Minister **Bert Anciaux**: Misschien is het daar minder nodig om de mensen tot meer verkeersveiligheid aan te zetten.

01.33 **Bert Anciaux**, ministre: Il n'y est peut-être pas aussi nécessaire d'inciter les citoyens à faire des efforts en matière de sécurité routière.

01.34 **Jos Ansoms** (CD&V): Neen, de reden waarom er in Nederland maar zes of zeven verkeersdoden op honderdduizend vallen, is eenvoudig. Er is een veilige verkeersinfrastructuur en er is al jaren een echt handhavingsbeleid met een hoge pakkans en een administratieve afhandeling van de boetes. Dat is het enige verschil.

01.34 **Jos Ansoms** (CD&V): Non, eux au moins mènent une politique performante en matière de respect de la législation!

01.35 Minister **Bert Anciaux**: Het ligt ook aan de ruimtelijke ordening.

01.36 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Ik denk dat men toch moet opletten wanneer men in het debat zomaar gooit dat de meerderheid alleen bezig zou zijn met verkeersboetes. Een aantal personen heeft het debat wel verengd alsof verkeersveiligheid alleen te maken heeft met verkeersboetes. Ik wijs erop dat er vóór deze paarse regering nooit een Vlaamse regering is geweest die in een budget heeft voorzien om op vijf jaar tijd alle 800 zwarte punten in Vlaanderen aan te pakken. Er is ook nooit een Vlaamse regering geweest die zoveel fietspaden aangelegd heeft op zo'n korte tijd. Met alle respect voor de plaatselijke burgemeesters, mijnheer Ansoms, waarvan er veel van uw partij zijn, ze slagen er vaak niet in om tijdig dossiers in te dienen om fietspaden aan te leggen. Er is dit jaar geld over. Men beweert dat paars er niet in zou slagen om een echt verkeersveiligheidsbeleid te voeren en dat het beleid zich er enkel toe zou beperken om de boetes te verhogen. Ik laat opmerken dat de verkeerswet tientallen bladzijden beslaat en dat de bedragen van de boetes op een paar lijntjes beschreven zijn en er dus een klein stukje van uitmaken.

01.36 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): D'aucuns oublient trop souvent qu'il n'y a jamais eu autant d'initiatives prises en matière de sécurité routière, tant au niveau fédéral que flamand, depuis 1999 et l'arrivée aux affaires de la coalition arc-en-ciel et ensuite violette. J'espère que nous pourrions mener pleinement le débat sur tous les aspects de la sécurité routière. Certains réduisent sciemment ce débat à la question des amendes routières. Il semble qu'ils viennent seulement de découvrir l'ancienne version du code. Le passage à l'orange, la perception immédiate et les

Men moet dus wel eerlijk blijven. Wanneer het debat plots verengd wordt, moet men zich wel afvragen bij wie de fout ligt. Ik hoop, collega, dat we in de toekomst inderdaad – het zal misschien ook van de vragen over andere onderwerpen afhangen – weer een breder debat over alle aspecten van de verkeersveiligheid zullen kunnen voeren. Ik heb daar geen probleem mee. We kunnen onder meer nagaan hoe we samen de pakkans kunnen verhogen. Ook daarvoor heeft de regering plannen. De pakkans verdubbelen lukt niet in een half jaar tijd. Dat heeft de heer Dehaene evenmin gekund toen hij minister was.

Wat mij nu opvalt in de hele discussie over de zogenaamde nieuwe verkeerswet, is dat sommige personen blijkbaar voor het eerst de oude verkeerswet ontdekken. Ik hoor nu verklaringen alsof het voor het eerst verboden is om door een oranje licht te rijden. Dat mocht nooit, behalve als men zijn eigen veiligheid in het gedrang brengt. Op dat vlak verandert er niets. Ik hoor bijvoorbeeld dat de boete via onmiddellijke inning of minnelijke schikking voor het niet rijden met een fietslicht plots fenomenaal verhoogd zou zijn. De heer Dehaene heeft dat bedrag in 1995 vastgelegd op 137 euro. Dat is niet nieuw. Men wekt de indruk alsof heel wat overtredingen en boetes voor het eerst worden uitgevonden, zelfs wanneer die destijds door de heer Dehaene ingevoerd werden. Dat is overigens een pluim op zijn hoed.

Ik vind het jammer dat men bang is om te zeggen dat het aantal doden onder de heer Dehaene als minister van Verkeer en daarna onder Jan Peeters van 2.000 naar 1.500 gedaald is. Welnu, toen de heer Dehaene pas minister van Verkeer was, heeft hij de boetes drastisch opgetrokken. Zeg niet dat het niet waar is. Dat is niet de enige, maar wel een van de maatregelen die resultaat heeft opgeleverd, laten we het daarover eens zijn. Het zou leuk zijn als CD&V zich dat ook herinnert in dit debat.

Er kan nog altijd aan preventie worden gedaan. Collega De Coene heeft mij daarnet op het hart gedrukt dat zelfs de heer De Clerck als burgemeester van Kortrijk preventieacties voert naar scholen. In Gent gebeurt dat ook.

Wij zullen dat niet politiek spelen. Heel veel burgemeesters doen dat en zij kunnen dat blijven doen. Zij kunnen samen met de politiezones de prioriteiten blijven bepalen.

Wat de procureur van Dendermonde betreft, het is natuurlijk handig, als men extra personeel wil, om een week voor een nieuwe wet van kracht wordt die u ongelooflijk veel werk uit handen zal nemen, plots te zeggen dat men het werk niet meer aankan, terwijl men een week later dat werk niet meer zal moeten doen. Meer woorden moeten wij daar niet aan vuil maken.

Collega's, ik hoop oprecht dat wij erin slagen om de komende maanden en jaren opnieuw allemaal aan hetzelfde zeel te trekken, los van de discussies over boetes, hoog of laag, die volgens mij nu al veel te lang duren. Wij sturen elkaar daarover verwijten heen en weer. Ik geef toe dat ik het soms ook doe, als verweermiddel. Als wij echter één cijfer voor ogen moeten houden, dan is het niet het cijfer van 137 of 150 euro of een halvering daarvan, maar het cijfer van de 1.500 doden en de 70.000 gewonden. Dat cijfer moeten wij samen, meerderheid en oppositie, kunnen halveren.

amendes pour les cyclistes circulant sans éclairage n'ont rien de neuf. Les ministres des transports Dehaene et Peeters ont consenti d'importants efforts pour réduire le nombre de tués sur nos routes de 2.000 à 1.500 unités. L'augmentation drastique des amendes ne constitue qu'un aspect de l'ensemble de la politique en matière de circulation.

Des actions préventives peuvent encore être menées. Au sein des zones de police, les bourgmestres peuvent toujours fixer des priorités avec leurs services de police.

Les déclarations du procureur du Roi de Termonde ne valent pas la peine que l'on s'y attarde, sauf pour dire que le nouveau code de la route réduira substantiellement sa charge de travail.

Continuons au cours des années à venir à agir ensemble dans le même but et songeons aux 1.500 morts et aux 70.000 blessés que l'on recense chaque année sur nos routes au lieu de nous attarder au montant des amendes.

01.37 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik wil, ten eerste, nog even terugkomen op het punt van de vluchtmisdrijven. Daarover wordt er niet genoeg gesproken. Ik wil u nogmaals zeggen dat er drie tot vier vluchtmisdrijven per dag gebeuren, zowel met materiële schade, die dikwijls zeer ingrijpend kan zijn, als met gewonden, die dikwijls de rest van hun leven gehandicapt blijven of daarna sterven, als met doden.

Ten tweede, ik hoop dat de verkeersboetes die samenkomen in de federale pot ook teruggestort zullen worden zoals ze geïnd worden. Als het grootste deel in Vlaanderen geïnd wordt, dan hoop ik dat u dat deel ook naar Vlaanderen laat terugvloeien. Wij vinden dit zeer belangrijk. De afgelopen jaren heeft men ook teveel de nadruk gelegd op de zwakke weggebruiker. Men overbeschermt de zwakke weggebruiker. Het spijt mij dat ik het zo moet zeggen, maar zij voelen zich werkelijk onaantastbaar. Ik denk dat u ook daaraan iets moet doen. Het is zeer goed dat zij beschermd worden, maar zij moeten blijvend gewezen worden op hun verantwoordelijkheid in het verkeer en op het feit dat zij een zwakke weggebruiker zijn. Hoe dan ook, dood is dood. Ook als is men in zijn recht, het kind – het zijn vooral kinderen – is dood of zwaargewond.

Ten slotte, mijnheer de minister, ik heb spijtig genoeg een dochter die politiek niet correct stemt. U hebt uitspraken gedaan in Het Laatste Nieuws. Ik heb in een gezonde reflex, zo vind ik toch, een zekere censuur uitgeoefend en gauw het interview uitgescheurd. Ik begrijp dat u vroeger ook een sportieve rijder was en ik hoop dat u bepaalde uitspraken niet meer doet. Ik weet dat heel wat jongeren naar u opkijken. Het is best mogelijk dat u vroeger snel reed of al eens een of ander gedrag vertoonde. U hebt echter gezegd dat dit in zijn context geplaatst moet worden, ik doe dat ook, maar ik kan toch maar lezen wat ik hier lees. U zegt: "Ik heb ook moeten afkicken, zoals wij allemaal. Ik heb ook ruim een maand nodig gehad om af te kicken en defensiever te leren rijden."

U zei ook dat u het overlaat aan de mensen om het overige te lezen. Ik hoop, mijnheer de minister, dat u gebruik zult maken van uw uitstraling naar de jeugd om te tonen hoe u nu rijdt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les campagnes de sensibilisation de l'IBSR concernant le secteur de la moto" (n° 1826)

02 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sensibiliseringscampagnes van het BIVV inzake de motorsector" (nr. 1826)

02.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, alors que le marché des deux-roues est en pleine expansion et qu'il représente actuellement quelque 20.000 nouvelles immatriculations, je suis au regret de constater un manque d'intérêt général pour ce secteur.

L'IBSR pourrait, à mon sens, réaliser beaucoup plus de campagnes relatives aux motards pour, par exemple, conscientiser les automobilistes de la présence des motards sur nos routes. Dans 75% des accidents où une moto et une voiture sont impliquées, la collision

01.37 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Je souhaite formuler quatre observations. La police enregistre quotidiennement trois à quatre délits de fuite, qui entraînent d'importants dommages et des souffrances. Les délits de fuite ne font pas l'objet de l'attention requise. Le montant des amendes routières qui ont été perçues est versé dans un fonds fédéral et doit ensuite être directement ristourné aux Régions. Le faible usager de la route bénéficie d'une protection démesurée. Enfin, les propos que tient le ministre jouent un rôle essentiel et influencent principalement les jeunes. Il ne doit jamais l'oublier.

02.01 Annick Saudoyer (PS): De markt van de gemotoriseerde tweewielers is in volle expansie. Toch kan deze sector op weinig belangstelling rekenen en zou het BIVV actiever kunnen optreden door de bestuurders ervan bewust te maken dat er ook motorrijders op de wegen aanwezig zijn. Door meer rekening met hen te houden,

est due, d'après la déclaration du conducteur du véhicule, au fait que le chauffeur de la voiture n'a pas vu la moto. D'où la nécessité d'encourager une prise de conscience de la part des automobilistes.

Notre pays dispose actuellement de plus ou moins 300.000 motards, ce qui me semble loin d'être négligeable. En tenant compte des motards, nous pourrions arriver à une amélioration de la mobilité. Actuellement, le pourcentage de motards qui a recours à la moto ou au scooter pour les déplacements domicile - lieu de travail augmente progressivement. Ce développement pourrait désengorger de manière non négligeable les routes de notre capitale et des grandes villes du pays, si nous menions de réelles campagnes d'information sur l'usage des deux-roues, ses avantages en termes de coûts financier et environnemental, et de temps gagné.

Monsieur le ministre, connaissez-vous les intentions de l'IBSR en matière de campagne sur les motos?

Dans le cas où rien de substantiel n'est prévu, pourriez-vous demander à l'IBSR de se pencher sur la problématique des deux-roues motorisés pour ainsi voir se développer des campagnes de sensibilisation de même envergure d'ailleurs que celle que vous citez tout à l'heure.

02.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chère collègue, en ce qui concerne la sécurité routière des deux-roues motorisés, le besoin de faire des campagnes reste très grand.

Depuis 1990, le nombre de motocyclettes inscrites a doublé et augmente encore annuellement. La popularité croissante de la motocyclette ne se traduit heureusement pas en une croissance proportionnelle du nombre de victimes de la route:

- 1990: 3.013 victimes, parmi lesquelles on compte 1.005 morts et blessés graves;
- 2001: 3.421 victimes parmi lesquelles on compte 971 morts et blessés graves.

Depuis longtemps déjà, l'IBSR prête beaucoup d'attention aux deux-roues motorisés sur les routes.

Quant aux initiatives récentes, je renvoie à la brochure "Open vizier op veilig motorrijden" et au dépliant "Motorrijders en automobilisten, samen veilig onderweg".

A la demande d'une table ronde avec les fédérations des motocyclistes, le 27 janvier, la problématique de la place du motard individuel sur la voie publique est étudiée pour le moment par l'IBSR.

Dans cette optique, la visibilité du motard pour les autres usagers de la route est une question prioritaire.

Récemment, il a été décidé de mettre le dossier "Sécurité pour les motards" à l'ordre du jour de la commission fédérale pour la Sécurité routière. Dans cette optique, des recommandations seront préparées par des groupes de travail en ce qui concerne la formation à la conduite et l'infrastructure du transport.

Dans les émissions de "Kijk uit", la problématique des motos et des

zou men de mobiliteit kunnen verbeteren, omdat steeds meer mensen van dit vervoermiddel gebruik maken voor hun woon-werkverkeer. Zij zouden ertoe kunnen bijdragen dat de wegen in de grote agglomeraties niet verder dichtslibben.

Plant het BIVV campagnes voor motoren?

Zo niet, kan u het BIVV vragen zich over deze problematiek te buigen?

02.02 Minister Bert Anciaux: Er bestaat een aanzienlijke vraag naar campagnes voor tweewielers. Het aantal motorrijders is sinds 1990 verdubbeld en neemt nog ieder jaar toe. De toename van het aantal slachtoffers is niet in verhouding tot de toename van het aantal motoren.

Het BIVV besteedt reeds heel wat aandacht aan de tweewielers, wat nog blijkt uit de recente folders. Naar aanleiding van de ronde tafel met de vertegenwoordigers van de motorrijders op 27 januari, buigt het BIVV zich op dit ogenblik over de plaats van de tweewielers op de openbare weg. Daarbij is de zichtbaarheid één van de belangrijkste aspecten.

Het dossier van de veiligheid voor motorrijders staat op de agenda van de federale commissie voor de verkeersveiligheid. De werkgroepen zullen een aanbeveling over de rijopleiding en de vervoersinfrastructuur voorbereiden. Voorts komen de aspecten die verband houden met de tweewielers al geregeld aan bod in de uitzendingen over verkeersveiligheid en verleent het

motards a été abordée à plusieurs reprises déjà: 4 fois par an, tant en 2002 qu'en 2003, et il en sera de même en 2004. Trois des émissions "Contacts" diffusées sur la RTBF1 en 2002 ont été consacrées aux motos et cinq émissions au cours de l'année 2003. Des émissions "Ca roule" de RTL-TVI concernaient les motards, 2 fois en 2002 et 4 fois en 2003.

L'IBSR soutient financièrement la FEDEMOT qui reçoit annuellement 1.250€ pour ses activités sur le plan de la sécurité routière. C'est aussi le cas pour le Motorcycle Action Group (MAG) qui reçoit annuellement 1.512€ comme soutien à son action "The rider of the year".

En collaboration avec le Motorcycle Council, l'IBSR a édité un guide à destination des motards. Un autre dépliant intitulé "Motards et automobilistes - pour un partage convivial et sûr de la route" a été édité. Diffusé gratuitement, il donne des conseils, tant aux automobilistes qu'aux motards.

Une attention particulière est portée à la problématique des jeunes conducteurs de véhicules à deux roues motorisés, les cyclomoteurs, par des compilations de cassettes vidéo à destination des enseignants du secondaire qui doivent sensibiliser à cette problématique les jeunes de 12 à 16 ans.

Je citerai pour exemple la vidéo nommée "Cool cyclo" réalisée par la province de Namur. Il y a aussi le soutien à des associations qui organisent des séances de formation/sensibilisation comme la FEDEMOT.

Pour clôturer, signalons encore un poster et des dépliants sur le port obligatoire du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs de classe A, avec un grand mailing en janvier 2003.

02.03 Annick Saudoyer (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir rappelé les actions intéressantes vis-à-vis des motards. J'espère en tout cas que l'intérêt ne fera que grandir pour ces usagers de la route.

BIVV financiële steun aan initiatieven van verscheidene verenigingen van motorrijders. Er wordt bijzondere aandacht geschonken aan jonge bestuurders.

Er worden video's getoond aan leerlingen van het secundair onderwijs, om vooral de 12 tot 16-jarigen te bereiken. Het dragen van de helm wordt hierbij sterk aangeraden.

02.03 Annick Saudoyer (PS): Dank u voor uw informatie over de acties voor de motorrijders. Ik hoop dat de belangstelling voor die weggebruikers alleen maar zal toenemen.

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

03 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vervolging van overtredingen op het langdurig parkeren" (nr. 1861)

03 Question de M. Guido de Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la poursuite des infractions en matière de stationnement de longue durée" (n° 1861)

03.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kom nog even terug op een vraag die ik onlangs, op 14 januari 2004, al heb gesteld. U gaf mij toen een antwoord dat blijkbaar in contradictie is met het standpunt dat heel recent werd ingenomen door uw collega-minister Onkelinx. Daaruit blijkt dat de desbetreffende visie van de minister van Mobiliteit toch wel verschilt van de visie van de minister van Justitie.

03.01 Guido De Padt (VLD): Le 14 janvier dernier, le ministre Anciaux a confirmé que le stationnement de longue durée ne serait pas dépénalisé. Il s'avère à présent que cette réponse ne correspond pas au point de vue de la ministre de la Justice. Va-t-on chercher à concilier ces deux

positions?

03.02 Minister **Bert Anciaux**: We zullen dat vandaag hervormen.

03.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, dan neem ik aan dat de minister van Justitie op u heeft gealigneerd. Of is het omgekeerd? Ik weet niet of u voorrang hebt gegeven aan de ladies. Wil u thans het langdurig parkeren wél als een gedepenaliseerde verkeersovertreding betitelen? Dat heeft immers enige commotie veroorzaakt in de lokale bestuursmiddelen – u weet dat ook –, zoals bijvoorbeeld bij de VVSG. Ik neem aan dat het niet allemaal even duidelijk is. De minister van Justitie heeft mij vorige maandag echter geantwoord dat zij van oordeel was – in navolging van wat de parketten ook meenden – dat deze overtreding niet langer strafrechtelijk zou worden vervolgd.

Is er dus een soort alignement tussen de visies van de twee ministers? De goegemeente heeft immers recht op duidelijkheid en op een goede rechtszekerheid.

03.04 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, het is een absoluut terechte vraag. Ik stel enkel vast dat, op het moment dat er onenigheid is, men erover schrijft. Op het moment dat er eensgezindheid is, schrijft men er niet meer over.

Ik ben op de hoogte van de interpretatie van de wet door de parketten-generaal en de steden en gemeenten. Ik kan stellen dat ik in principe helemaal niet tegen een depenalisering van het langdurig parkeren ben. Ik ben bereid om voornoemde interpretatie te volgen.

Ik wil wel twee overwegingen meegeven.

De wet is op twee manieren te interpreteren. Indien de interpretatie van de parketten-generaal dat het gehele artikel 27 is gevisieerd, wordt aangehouden, lijkt de bepaling in de wet van ondertitel "Betaland parkeren" redundant. Het heeft namelijk geen zin om dan zowel hoofdtitel als ondertitel te vermelden. Bij een volgende verfijning van de wet moet dat aspect dan worden meegenomen. Ik acht het, in het licht van de adviezen van de parketten-generaal, niet dringend om de wet op dat punt aan te passen.

De gemeenten moeten de mogelijkheid hebben om in te grijpen wanneer voertuigen te lang op een bepaalde plaats staan, waardoor ze hinderlijk worden. Mijn medewerkers bekijken, samen met de experts van de minister van Justitie, op basis van welke bevoegdheid de gemeenten dergelijke voertuigen kunnen laten takelen, indien ze voor hinder zouden zorgen. Het kan namelijk niet de bedoeling zijn dat de depenalisering van langdurig parkeren tot hinder voor omwonenden leidt.

Zoals gezegd, zijn er vanzelfsprekend ook argumenten te geven voor depenalisering. De parketten-generaal zijn in hun interpretatie erg duidelijk. Ik leg er mij graag bij neer. We moeten de wet dan maar verfijnen op het moment dat het uitkomt. Gelet op de interpretatie, is er immers geen hoogdringendheid. Wél moeten de gemeenten nog kunnen ingrijpen – wegtakelen – op het moment dat er door het langdurig parkeren echt hinder voor de omwonenden is. We zullen dan bekijken hoe we die toestand kunnen oplossen, als het langdurig

03.04 **Bert Anciaux**, ministre: Je suis au fait de l'interprétation des parquets généraux. Je ne suis en principe pas opposé à une dépenalisation. La loi peut être interprétée de deux manières. Si l'interprétation des parquets généraux est maintenue, la mention dans la loi de la section «stationnement payant» est superflue. Cet aspect doit être abordé lors d'un prochain affinement de la loi. Je ne juge pas nécessaire de l'adapter maintenant. Les communes doivent pouvoir intervenir lorsque des véhicules stationnés depuis longtemps constituent une gêne pour les riverains. Mes collaborateurs s'emploient à définir avec des experts du département de la Justice la base sur laquelle les communes peuvent faire enlever de tels véhicules.

parkeren dan toch gedepenaliseerd is.

03.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, mag ik uit uw antwoord afleiden dat u er geen bezwaar tegen hebt dat de gemeenten naar analogie van het kort parkeren ook reglementen opstellen, zodat het langdurig parkeren als gedepenaliseerd wordt beschouwd?

03.06 Minister Bert Anciaux: Akkoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de rollentest" (nr. 1876)

04 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le test des rouleaux" (n° 1876)

04.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, dit is een vraag over de rollentest. Iedereen zal wel weten dat de rollentest wordt gebruikt om te controleren of bromfietsen niet zijn opgefokt en met andere woorden een hogere snelheid zouden kunnen halen dan wettelijk is toegelaten. Wij weten dat regelmatig door de lokale politie actie wordt gevoerd met die rollentest, omdat wordt vastgesteld dat veel jongeren toch rondrijden met opgefokte motorfietsen. Nu blijkt dat die rollentest voorwerp is van kritiek, want in een recent vonnis formuleerde de politierechtbank van Leper een aantal kritieken waarbij werd gesteld dat in eerste instantie de rollentest, hoewel die in de praktijk vaak wordt gebruikt, niet verloopt zoals voorgeschreven door de toepasselijke wetgeving of de Europese richtlijn. Op grond van deze regelgeving moet de maximumsnelheid gemeten worden in open lucht op een schone, gladde, horizontale en geasfalteerde weg, door een bestuurder met een bepaald gewicht en lengte. Daarenboven meent de rechtbank dat de begeleidende richtlijnen van het ministerie van Economische Zaken bij die test heel amateuristisch overkomen. De rechtbank heeft ingevolge deze kritiek een deskundige aangesteld die tot andere conclusies komt dan de bevindingen van de rollentest. Ik heb dan ook een aantal vragen aan u, mijnheer de minister.

Klopt het dat de resultaten van de rollentest betwistbaar zijn? Volgt u de redenering van de politierechtbank van Leper? Ten slotte, zijn er nieuwe, vlot hanteerbare en betrouwbare alternatieven denkbaar voor dergelijke test?

04.02 Minister Bert Anciaux: Ik zal al antwoorden op deze vragen en straks op de andere. Ik heb het toch opgesplitst, dus dat kan perfect.

Uw eerste vraag. Uit de actueel beschikbare informatie bij het BIVV blijkt inderdaad dat de metingen van de curvometer bij snelheden die beduidend verschillen van 40 kilometer per uur, vermoedelijk niet juist zijn en dus a priori betwistbaar zijn. Ten tweede, indien door een expert een dynamische snelheidsmeting op de weg werd uitgevoerd in de vermelde geharmoniseerde omstandigheden – waar ik straks naar verwijs – kan deze meting beschouwd worden als een referentiemeting. Uit onze informatie blijkt dat een meting van ongeveer 70 kilometer per uur op de curvometer vermoedelijk niet juist is. In dat geval lijkt de redenering van de politierechter correct.

04.01 Guido De Padt (VLD): Le test des rouleaux est utilisé pour contrôler si les cyclomoteurs ne sont pas trafiqués, mais un jugement du tribunal de police d'Ypres a établi que souvent le test des rouleaux ne se déroule pas comme le prescrit la législation. En outre, le juge a estimé que les directives du ministère des Affaires économiques étaient rédigées avec beaucoup d'amateurisme. En conséquence de tout cela, les tribunaux de police doivent toujours désigner un expert, dont les conclusions diffèrent parfois des résultats du test des rouleaux.

Est-il exact que les résultats du test des rouleaux sont sujets à contestation? Le ministre suit-il le raisonnement du tribunal de police d'Ypres? Existe-t-il de meilleures solutions que le test des rouleaux?

04.02 Bert Anciaux, ministre: Il ressort d'informations de l'IBSR que l'on peut contester des mesures de vitesses effectuées au moyen du curvomètre qui s'écartent considérablement des 40 km/h. Si un expert effectue une mesure de vitesse dynamique dans des conditions normalisées, cette mesure peut être considérée comme une mesure de référence. Une mesure de 70 km/h sur le curvomètre n'est probablement

Voor de derde vraag verwijs ik naar het antwoord dat ik zal geven op de vraag van de heer Verherstraeten. Voor alle duidelijkheid: ik zal daar ook meer in het bijzonder verwijzen naar de genormaliseerde omstandigheden waarin die metingen verlopen.

pas correcte. Dans ce cas de figure, le raisonnement du juge de police d'Ypres est correct. En ce qui concerne la troisième question, je renvoie à la réponse à la question de M. Verherstraeten.

De **voorzitter**: Bedankt, mijnheer de minister. Ik zal nu al het woord voor de repliek geven aan de heer De Padt.

04.03 Guido De Padt (VLD): Ik zal morgen in het verslag lezen wat de minister straks zal antwoorden aan de heer Verherstraeten. Ik zal dan misschien in de loop van dit jaar daar nog eens op terugkomen.

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

05 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de homologatie van curvometers voor de rollentest voor bromfietzers" (nr. 1995)

05 Question de M. Servais Verherstraeten à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'homologation des curvomètres utilisés pour le test des rouleaux pour les cyclomoteurs" (n° 1995)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie)
(La réponse sera fournie par le ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale)

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil geen dubbel werk doen en de minister hetzelfde laten antwoorden.

Mijnheer de minister, u zult uiteraard kennis hebben gekregen van de uitspraak van een West-Vlaamse politierechter met betrekking tot een vrijspraak naar aanleiding van discussie over de nauwkeurigheid en de precisie van curvometertesten. Toen in 1997 de wet op de onbemande camera's werd goedgekeurd, werd bepaald dat alle automatische controletoeestellen geijkt en gehomologeerd moeten worden, waaronder ook de curvometers. Blijkbaar was het op dat ogenblik te moeilijk om daarvoor een ijkingprocedure uit te werken. Het KB van 1997 over de onbemande camera's heeft een bepaling opgenomen die toeliet om curvometers te gebruiken mits toelating van de dienst Metrologie van het ministerie van Economische Zaken. Onlangs werden er jongeren vrijgesproken in verband met het gebruik van een bromfietz omdat men niet absoluut de overtuiging had dat die rollentest expliciet juist was.

Ik zou u graag volgende vragen willen stellen, mijnheer de minister. Hoe wordt het probleem van het gebruik van opgedreven bromfietsen bestreden in het buitenland? Worden daar de curvometers geijkt en gehomologeerd? Het conformiteitattest van de Europese richtlijn is bijzonder omslachtig. Een homologatie en ijking van de curvometers dringen zich op. Is het intussen nog altijd zo ingewikkeld als het destijds werd afgeschilderd?

Mijnheer de minister, vindt u het niet de hoogste tijd om in te grijpen en de curvometers te laten homologeren en ijken opdat een efficiënte rechtshandhaving kan plaatsvinden op opgedreven bromfietsen? Welke maatregelen neemt u in dat verband?

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Un juge de police a prononcé un acquittement en raison de certains doutes quant à l'exactitude des tests effectués au moyen d'un curvomètre. Lors de l'adoption de la loi sur les radars automatiques en 1997, il a été décidé que tous les appareils de contrôle automatiques devaient être étalonnés et homologués. Toutefois, dans l'arrêté royal sur les radars automatiques de 1997 a été insérée une disposition autorisant l'utilisation de curvomètres moyennant l'assentiment du service de la Métrologie du ministère de l'Economie. La décision du juge de police vient de remettre en question ce règlement.

Comment s'attaque-t-on à l'étranger au problème des cyclomoteurs trafiqués? Les curvomètres y sont-ils étalonnés et homologués?

L'étalonnage et l'homologation sont-ils toujours aussi complexes qu'en 1997?

Le ministre ne pense-t-il pas qu'il est grand temps de faire étalonner et homologuer les curvomètres?

05.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, uit actuele informatie van het BIVV blijkt dat in Nederland een soort curvometer wordt gebruikt voor de snelheidsmetingen. Dit toestel is verschillend van de curvometers in België. Bij dit toestel is de weerstand instelbaar.

Dit soort toestel lijkt qua concept a priori bruikbaar voor juiste snelheidsmetingen in een ruimere snelheidsinterval. Dit toestel dient geijkt te worden en dient ook door de nationale overheid te worden aanvaard en gehomologeerd. Het BIVV beschikt actueel niet over informatie over toestellen in andere landen dan in Nederland.

De dynamische meting op de weg in genormaliseerde omstandigheden is in de praktijk inderdaad onmogelijk voor de politiediensten. Indien het concept van de Belgische curvometer de voorbije jaren niet werd gewijzigd, zijn dezelfde moeilijkheden nog steeds aanwezig.

De bevoegdheid voor de homologatie en de ijking behoort toe tot de dienst Metrologie van de FOD Economie.

Ik herhaal nog even dat wanneer die snelheden bij metingen beduidend verschillen van de 40 kilometer per uur, gebleken is dat de metingen door de curvometer bij ons vermoedelijk niet juist en dus a priori betwistbaar zijn.

05.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw eerlijk antwoord. Dat houdt immers in dat dit een ernstige problematiek is. U bent ook advocaat geweest en u weet dus dat dit vergrijp, niet alleen voor de slachtoffers, maar ook voor de overtreder, ernstige consequenties heeft.

Mijnheer de minister, pleit u ervoor en zult u contact nemen met uw collega van Economie, minister Moerman, om terzake bijvoorbeeld de Nederlandse oplossing te volgen? Men kan daar blijkbaar metingen doen rekening houdend met de weerstand. Welke timing voorziet u daarvoor?

05.04 Minister **Bert Anciaux**: Ik wil daarop absoluut positief antwoorden. Ik zal geen timing vooropstellen. Deze informatie was mij ook niet bekend. Gelet op de ernst van de zaken wil ik dit grondig laten onderzoeken. Ik zal zeker contact opnemen met mijn collega en eveneens via het BIVV nagaan wat we kunnen doen om tot juiste metingen te komen. Dit mag in ieder geval niet tot gevolg hebben dat er een zekere vorm van straffeloosheid ontstaat. Dat is het laatste dat ik wil. Dat zou immers niet direct de verkeersveiligheid bevorderen.

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

06 Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le projet d'une circulaire ministérielle permettant l'abaissement du véhicule" (n° 1985)

06 Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de

05.02 **Bert Anciaux**, ministre: Il ressort d'informations de l'IBSR qu'aux Pays-Bas on utilise un curvomètre avec une résistance modulable qui semble approprié pour des mesures précises de la vitesse dans des limites plus étendues. Cet appareil doit encore être étalonné et homologué. Il est effectivement impossible aux services de police de procéder à un mesurage dynamique sur la route dans des conditions normalisées. C'est le service de Métrologie du SPF Economie qui est compétent pour l'homologation et l'étalonnage.

05.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Je remercie le ministre d'avoir répondu honnêtement. Ce genre de délit peut le cas échéant avoir des conséquences graves pour les contrevenants. J'insiste pour que le ministre examine avec son collègue de l'Economie la possibilité d'utiliser en Belgique le curvomètre qui est utilisé aux Pays-Bas.

geplande ministeriële omzendbrief die het verlagen van voertuigen toelaat" (nr. 1985)

06.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, il nous revient que le ministre aurait signé une circulaire ministérielle permettant l'abaissement du véhicule jusqu'à 11 cm du sol. Confirmez-vous cette information? Dans l'affirmative, pourquoi avoir recours à une circulaire ministérielle alors que la procédure exige plutôt que vous modifiiez l'arrêté royal relatif aux conditions techniques du véhicule? Quand cette circulaire sera-t-elle d'application? Estimez-vous cette possibilité réellement compatible avec les projets d'infrastructure élevant la chaussée comme les casse-vitesse, les plateaux actuellement réalisés sur les voiries régionales ou communales? Estimez-vous réellement que cette possibilité accroît aussi la sécurité du véhicule? Les services de police ont-ils été informés de cette initiative? Qu'en pensent-ils?

06.02 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, op verzoek van Roel Deseyn zal ik ook de vragen beantwoorden die hij mij schriftelijk heeft bezorgd.

Une circulaire ministérielle permettant l'abaissement du véhicule a effectivement été signée. Cette procédure a été utilisée car elle est plus rapide que celle visant à modifier un arrêté royal. Cette mesure entrera en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*. Les projets d'infrastructures comme les casse-vitesse, réalisés par les communes et les Régions ne sont pas un obstacle au projet d'abaissement d'un véhicule jusqu'à 11 centimètres du sol. Cependant, bien que cette possibilité ne nuise en rien à la sécurité du véhicule, elle n'en accroît pas davantage celle-ci.

Het verlagen van voertuigen kan maar worden toegelaten na publicatie van de rondzendbrief in het Belgisch Staatsblad. Hiervoor dienen eerst de logistieke problemen in verband met het evaluatieverslag te worden opgelost. De rondzendbrief werd inmiddels aan het Belgisch Staatsblad overgezonden en zal snel van kracht zijn. De regeling betreffende de verlaging wordt dus van kracht vanaf de publicatie van de rondzendbrief in het Belgisch Staatsblad.

Andere problemen inzake tuning, zoals het tinten van ruiten, problemen met banden en sportsturen, maken voor het ogenblik het voorwerp uit van een beperkte werkgroep, samen met mensen uit de tuningwereld. De meeste onderdelen van een voertuig zijn goedgekeurd op basis van Europese richtlijnen of sommige zelfs door een verordening waardoor de verbouwingen niet strijdig mogen zijn met voornoemde bepalingen. Voor alle duidelijkheid, de bepalingen die ik nu met een circulaire heb gewijzigd, collega Arens, zullen eind mei ook worden opgenomen in een wijziging van het koninklijk besluit. Vanzelfsprekend zijn de wijzigingen op dezelfde wijze medegedeeld aan alle bevoegde diensten, zoals dat ook het geval zal zijn bij een wijziging van het koninklijk besluit.

06.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je tiens à remercier le ministre pour sa réponse qui a le mérite d'être claire.

06.01 Joseph Arens (cdH): Een ministeriële omzendbrief zegt dat motorvoertuigen tot 11 cm boven de grond mogen worden verlaagd.

Waarom werd hiervoor naar een ministeriële omzendbrief gegrepen? Werden de politiediensten hiervan op de hoogte gebracht? Wanneer wordt die maatregel van kracht? Is die maatregel te rijmen met infrastructurele ingrepen zoals de verkeersdrempels? Hoe zit het met de veiligheid van het voertuig?

06.02 Minister Bert Anciaux: Hiervoor werd een ministeriële omzendbrief geschreven omdat die procedure sneller verloopt dan de wijziging van een koninklijk besluit.

Infrastructurele ingrepen zoals de verkeersdrempels vormen geen probleem voor de verlaging van het voertuig tot 11 cm boven de grond. Deze mogelijkheid om het voertuig te verlagen brengt de veiligheid niet in het gedrang.

Les véhicules ne pourront être surbaissés qu'après la publication de la circulaire au *Moniteur*. Il faut d'abord résoudre les problèmes relatifs au rapport d'évaluation, mais le dossier est en cours.

Les autres problèmes que pose le tuning – vitres teintées, pneus larges, volants sport – sont à l'examen dans un groupe de travail où siègent aussi des représentants du monde du tuning. La plupart des éléments du véhicule seront approuvés sur la base de directives européennes voire d'un règlement.

Les dispositions modifiées feront l'objet, fin mai, d'un arrêté royal. L'ensemble des services compétents ont été ou seront informés de la même manière.

06.03 Joseph Arens (cdH): U maakt misbruik van de

Cependant, vous abusez, selon moi, des pouvoirs qui vous sont donnés par l'article 78 de l'arrêté royal du 15 mars 1968. Selon cet article, ce n'est qu'à titre exceptionnel que le ministre peut autoriser la mise en circulation du véhicule permettant une amélioration de construction, ou homologué selon les règles équivalentes ou supérieures aux règles prévues dans le présent règlement. Or, ici, nous ne nous inscrivons pas dans ce cas de figure puisque le projet de circulaire tel qu'il est rédigé n'offre pas la garantie que cette transformation du véhicule ne portera pas, à terme, préjudice à la sécurité et aux conditions techniques du véhicule. Je me pose donc des questions en ce qui concerne la légalité.

Je voudrais également faire remarquer qu'il arrive que l'on rencontre, dans nos communes, des problèmes avec les ralentisseurs et les casse-vitesse installés sur la voirie. Il ne faudrait pas que, suite à cette circulaire permettant d'abaisser les véhicules jusqu'à 11 cm - qui est selon moi quasiment illégale et qui a été prise à l'occasion d'une campagne électorale - les communes soient obligées de faire arracher les ralentisseurs de vitesse qui avaient été installés pour sécuriser nos quartiers et nos villages. Vous allez me dire que les Ferrari peuvent être abaissées jusqu'à 9 cm. C'est vrai. Mais l'abaissement de ce type de véhicule fait l'objet d'une agréation. Or, dans ce cas, aucune mesure de sécurité ne permet d'assurer que tout a été fait avant de sortir une telle circulaire. Un peu de sérieux serait de rigueur, monsieur le ministre!

bevoegdheden die u bij artikel 78 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 worden verleend. De minister kan immers enkel maar in uitzonderlijke gevallen de toestemming verlenen voor het ombouwen van een voertuig! Er is geen garantie dat de veiligheid niet in het gedrang komt. Voor mij is die circulaire nagenoeg onwettig!

Het mag evenmin zo zijn dat de gemeenten zouden verplicht worden om alle snelheidsremmende inrichtingen te verwijderen!

06.04 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, de problematiek van de tuning is in deze commissie reeds uitvoerig aan bod gekomen. Ik heb daar niets aan toe te voegen. De verkeersveiligheid is absoluut gewaarborgd. Het is, mijns inziens, een goede zaak voor de verkeersveiligheid dat heel de sector van de tuning partner wordt in de strijd voor meer verkeersveiligheid in plaats van heel de sector in de illegaliteit te duwen. Daarmee heeft niemand baat bij.

06.04 **Bert Anciaux**, ministre: Je n'ai rien à ajouter à ce qui a déjà été dit en commission à cet égard. La sécurité routière est absolument garantie. Il est absurde de vouloir contraindre les adeptes du tuning à opter pour l'illégalité.

06.05 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le ministre, je voudrais que vous m'indiquiez clairement qu'il n'y a aucun risque, au niveau des communes, pour les infrastructures que nous avons mises en place ces dernières années. Je veux la précision, monsieur le ministre! Précisez cela, s'il vous plaît! Sinon ne prenez pas une telle circulaire sans connaître les situations! Tout est bon pour la campagne électorale! Mais veuillez m'excuser, je ne me laisserai pas faire au niveau communal le jour où un incident se produira! Je vous viserai tout de suite! Un peu de sérieux tout de même!

06.05 **Joseph Arens** (cdH): Ik wens dat de minister bevestigt dat de gemeenten niet het gevaar lopen dat ze hun verkeersdrempels moeten uitbreken. Vlak voor de verkiezingen wordt er immers een omzendbrief genomen die de verlaging toestaat. Laten we ernstig blijven!

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

07 **Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de reglementering inzake fietskarren voor gehandicapten" (nr. 1999)**

07 **Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour les handicapés" (n° 1999)**

07.01 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de minister, ik kan kort zijn. U kent mijn vraag.

07.01 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V):

Drie maanden geleden stelde ik ook al een vraag, samen met mevrouw Van Gool als ik mij niet vergis, over de ongewenste effecten van het koninklijk besluit van 18 december 2002 over het gebruik van fietskarren. U beloofde ons toen de stand van zaken te zullen meedelen nadat u de nodige adviezen had ingewonnen over die aanpassing. Daarom richt ik mij vandaag weer tot u en kijk ik benieuwd uit naar uw antwoord.

Il y a trois mois, j'ai déjà posé une question sur les effets non souhaités de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 en ce qui concerne l'utilisation des remorques pour vélo. A l'époque, le ministre avait promis qu'il allait demander conseil et nous tenir au courant. Quel est l'état d'avancement du dossier?

07.02 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw Van der Auwera, u hebt gelijk om niet op te geven.

Inzake de herziening van de normen voor het gebruik van fietskarren voor de mobiliteit van de gehandicapte kinderen is er nog geen advies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid omdat naar aanleiding van de schriftelijke parlementaire vraag nr. 83 van de heer Daan Schalck de noodzaak is gebleken voorafgaand advies in te winnen bij de directie Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de globale problematiek van de fietskarren. Ik zal de vraag bijgevolg voorleggen aan de volgende Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid en nadien zal ik u kunnen antwoorden.

07.02 **Bert Anciaux**, ministre: La Commission fédérale de sécurité routière n'a pas encore formulé d'avis en la matière. A la suite d'une question écrite de M. Schalck, il est cependant apparu qu'il convenait de demander l'avis préalable de la Direction Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports. Je soumettrai la question aux participants de la prochaine réunion de la Direction et je répondrai ultérieurement à Mme Van der Auwera.

07.03 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Ik vind het jammer dat bij een simpele ingreep waarover iedereen het eens is, zo'n administratieve rompslomp te pas moet komen. De mensen die dagelijks te maken hebben met gehandicapte kinderen en deze moeten vervoeren, zijn terzake al anderhalf jaar aan het wikken en het wegen, zowel op federaal als op Vlaams niveau. Ik heb de indruk dat dit nog een tijdje kan duren.

07.03 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Il est regrettable qu'une intervention simple nécessite autant de paperasseries administratives. Les personnes concernées attendent une réglementation depuis longtemps.

07.04 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik ben ook voor administratieve vereenvoudiging, maar ik mag niet in de illegaliteit vervallen.

07.04 **Bert Anciaux**, ministre: Je plaide également pour la simplification administrative mais je ne puis agir dans l'illégalité.

De **voorzitter**: Niemand mag dat en de minister zeker niet.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Van der Auwera, kunt u mij, als een late uitloper van de vrouwendag, eventjes vervangen als voorzitter zodat ik mijn vraag kan stellen.

07.05 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Ja, mijnheer de voorzitter, omdat u het zo vriendelijk vraagt.

*Voorzitter: Liesbeth Van der Auwera.
Présidente: Liesbeth Van der Auwera.*

08 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het niet-naleven van de veiligheidsvoorschriften door luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven van Oostende" (nr. 1950)

08 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le non-respect des consignes de sécurité par les compagnies aériennes à

l'aéroport d'Ostende" (n° 1950)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie)
 (La réponse sera fournie par le ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale)

08.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, de problematiek van de luchthaven van Oostende is in feite niet nieuw. Er doen reeds lang geruchten de ronde – terecht of ten onrechte, daarom stel ik deze vraag – dat vooral vliegtuigmaatschappijen die regelmatig gebruikmaken van de luchthaven, ernstige risico's nemen.

U weet dat er rond de jaarwisseling een zeer zwaar ongeval is geweest in Egypte met een toestel van Flash Airlines. Daarbij lieten jammer genoeg ongeveer 140 passagiers het leven. Die luchtvaartmaatschappij bleek te vliegen met toestellen die niet echt in orde waren. Ik druk mij voorzichtig uit. Men kon vaststellen dat die Egyptische luchtvaartmaatschappij en chartermaatschappij genaamd Flash Airlines ook regelmatig Oostende aandeed, samen met haar zustermaatschappij Air Memphis. Zij werken nogal nauw samen en nu blijkt dat in Zwitserland in 2000 reeds heel wat bezwaren werden gemaakt in verband met de veiligheid van de gebruikte toestellen.

Overigens, de vestiging van Air Memphis in Oostende is op zichzelf al eigenaardig. De maatschappij beschikt er over een kantoor, maar is niet opgenomen in het handelsregister van Oostende. Ze heeft een vluchtnummercode van de internationale burgerluchtvaartmaatschappij, maar vliegt meestal met niet langer erkende vluchtcodes zoals IAX. Een van haar toestellen heeft reeds een buiklanding moeten maken in Oostende. Een vliegtuig dat regelmatig Oostende aandeed, is vorig jaar in Kenia neergestort. Sinds 23 oktober komt Air Memphis dagelijks met een dertig jaar oude cargo Boeing 707 naar Oostende en vliegt dan over de shoppingcentra. Ook daar maakt men zich zeer ernstig ongerust.

Men gaat ervan uit dat een van de hoofdredenen van de problemen die we hebben in verband met de controle van vliegtuigen, te maken heeft met het uitblijven van afgewerkte Europese richtlijnen terzake. Er bestaat op Europees vlak allerlei lobbywerk. Ondertussen zitten wij met de gebakken peren. Tenzij u mij tegenspreekt, lopen wij toch serieuze risico's. Daarom wilde ik de zaak hier toch eventjes aankaarten.

08.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Des rumeurs circulent depuis belle lurette au sujet des graves risques pris par les compagnies aériennes desservant l'aéroport d'Ostende.

Peu après le dernier réveillon de la St-Sylvestre, un appareil de la compagnie Flash Airlines s'est écrasé en Egypte. Il est apparu que les avions de cette compagnie n'étaient pas en règle. Flash Airlines et sa compagnie sœur Air Memphis desservent également Ostende. En Suisse, de très nombreux griefs avaient déjà été formulés en 2000 en ce qui concerne la sécurité des appareils utilisés.

Air Memphis dispose d'un bureau à Ostende, mais n'apparaît pas dans le registre de commerce d'Ostende. L'Organisation de l'aviation civile internationale a attribué un code aérien à la compagnie, mais celle-ci vole la plupart du temps avec des codes aériens non agréés. Un de ces appareils a dû effectuer un atterrissage d'urgence à Ostende et un autre appareil s'est écrasé l'année dernière au Kenya. Depuis le 23 octobre 2003, Air Memphis assure quotidiennement une liaison vers Ostende avec un Boeing 707 mis en service il y a 30 ans et qui survole des centres commerciaux.

Il me revient que le contrôle des appareils s'effectue difficilement faute de directives européennes en la matière. De nombreux groupes de pression sont actuellement à l'œuvre, mais dans l'intervalle, nous courons des risques importants.

Quel est le point de vue du ministre en ce qui concerne cette question de sécurité?

08.02 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw de voorzitter, collega's, in verband met veiligheid, veiligheidscontroles en -voorschriften heb ik in deze commissie reeds een aantal keren een aantal zaken uitgelegd. Ook in de plenaire vergadering werden hierover reeds vragen gesteld. Ik verwijs eveneens naar de Europese evolutie in het dossier, onder meer via rapporteur – neemt u het me niet kwalijk dat ik haar eventjes vermeld - mevrouw Nelly Maes.

Het is belangrijk bij de feiten en de cijfers te blijven. De "reputatie" van de luchthaven van Oostende is mij bekend. Daarom vraag ik naar de feiten te willen kijken en het beeld van deze luchthaven een beetje te nuanceren. De feiten wijzen immers uit dat de resultaten van de inspecties op de binnenlandse en buitenlandse vliegtuigen evenredig zijn met die van de overige luchthavens in ons land. De volgende cijfers komen uit de SAFA-rapporten - Safety Assessment of Foreign Aircraft - van DGLV, het directoraat-generaal Luchtvaart.

Ik geef een opsomming van het aantal inspecties. In 2002 werden in totaal 104 inspecties uitgevoerd over alle luchthavens, in Zaventem 76, in Luik 6, in Charleroi 16 en in Oostende 6. In 2003 werden 92 inspecties uitgevoerd: 57 in Zaventem, 6 in Luik, 16 in Charleroi en 13 in Oostende. Voor 2002 en 2003 betekent dit op Brussel Nationaal 133 inspecties, in Luik 12, in Charleroi 32 en in Oostende 19 op een totaal van 196. Het aantal inspecties moet beoordeeld worden in het raam van het aantal vluchten per luchthaven. Op die manier is het aantal controles aanzienlijk. Gedurende 2003 werden 13 controles uitgevoerd in Oostende en 92 in totaal op de vier internationale luchthavens samen.

Het aantal controles per luchthaven volgt de verdeling van het aantal vluchten over deze internationale luchthavens. Het wordt duidelijk met een voorbeeld in percentages uitgedrukt. De luchthaven van Oostende is goed voor 10% van het totaal aantal vluchtbewegingen dat plaats heeft op de vier grote internationale luchthavens van dit land samen. Op Oostende heeft 14% van het aantal inspecties plaatsgevonden. Dat is iets meer dan de 10% vliegbewegingen.

Voor Brussel is dat 64% van het aantal vliegbewegingen voor 62% van het aantal inspecties. Voor Luik is dat 10% van het aantal vliegbewegingen voor 7% van het aantal inspecties. Voor Charleroi is dat 16% van het aantal vliegbewegingen voor 17% van het aantal inspecties. Ik deel u dit mee omdat deze cijfers bewijzen dat de luchthaven van Oostende in evenredigheid gecontroleerd wordt zoals de andere luchthavens.

Laten we nu kijken naar de resultaten van de SAFA-inspecties. Ook deze cijfers komen vanzelfsprekend uit de SAFA-rapporten. Het is moeilijk om de informatie van een tabel te vertellen, maar ik zal het proberen. In het verslag kan het gemakkelijker in tabel opgenomen worden. In 2000 heeft men in totaal 39 rapporten en van categorie 3 waren er 2 in Brussel, 1 in Luik, 1 in Charleroi en 0 in Oostende op een totaal van 4. Van categorie 2 waren er 13 in Brussel, 2 in Luik, 0 in Charleroi en 1 in Oostende op een totaal van 16. Van categorie 1 waren er 12 in Brussel of in Zaventem, 0 in Luik, 5 in Charleroi en 2 in Oostende op een totaal van 19. In totaal zijn er dat 39 waarvan 27 op Zaventem, 3 in Luik, 6 in Charleroi en 3 in Oostende. Dat zijn de gegevens voor 2002. Dat zijn de opmerkingen na de inspecties en

08.02 **Bert Anciaux**, ministre: Je connais moi aussi la réputation de l'aéroport d'Ostende. Les faits relativisent toutefois cette image. Je me fonde sur des chiffres des rapports SAFA de la DGTA.

Les quatre aéroports internationaux que compte notre pays sont contrôlés sur la base du nombre de vols qu'ils enregistrent. Ostende représente 10 pour cent des vols et a fait l'objet de 14 pour cent des inspections.

Les observations formulées à la suite d'une inspection sont réparties en trois catégories. Celles de la catégorie trois sont les plus graves. Elles sont les plus lourdes de conséquences en termes de sécurité et autorisent les inspecteurs à imposer des mesures sévères. Dans le cadre de la catégorie deux, l'inspecteur notifie l'anomalie aux autorités du pays dans lequel l'avion est inscrit ainsi qu'à l'exploitant. Pour la catégorie un, l'inspecteur fait rapport au commandant de bord.

Il ressort des chiffres de 2002 et de 2003 que l'aéroport d'Ostende est utilisé par des avions qui, sur le plan de la catégorie trois, ne sont pas moins sûrs que les avions qui décollent à partir d'autres aéroports. En ce qui concerne la catégorie deux, Ostende a enregistré en 2003 de bien plus mauvais résultats que les autres aéroports, bien que ce ne fut pas le cas en 2002. Aucune explication ne permet de clarifier ce résultat.

Les contrôles seront encore renforcés cette année. J'espère qu'une législation européenne sévère verra le jour mais si tel ne devait pas être le cas, je prendrai unilatéralement les mesures les plus strictes possibles. J'espère que vous déduirez de ma réponse que nous prenons les contrôles très au sérieux, même dans les aéroports de moindre envergure.

wijzen op de graad van overtredingen die werden vastgesteld. In 2003 waren er van categorie 3: 4 in Zaventem, 0 in Luik, 0 in Charleroi en 1 in Oostende, dus 1 op 5. Van categorie 2: 4 in Brussel, 2 in Luik, 0 in Charleroi en 6 in Oostende, dus op 12. Van categorie 1: 6 in Brussel, 1 in Luik, 3 in Charleroi en 3 in Oostende, dus op 13. Dat geeft in totaal – dat is toch wel aanzienlijk – 14 in Zaventem, Brussel Nationaal, 3 in Luik, 3 in Charleroi en 10 in Oostende op een totaal van 30 overtredingen. Als men voor 2002 en 2003 categorie 3 samentelt, dan krijgt men natuurlijk iets anders. Dat geeft dan 6 Zaventem, 1 in Luik, 1 in Charleroi en 1 in Oostende, een totaal van 9. De opmerkingen die gegeven worden tijdens een inspectie zijn dus onderverdeeld in die drie categorieën. Ik weet niet of ik dat hier al eens heb verteld, maar ik denk het wel. De categorie 3 heeft de grootste invloed op de veiligheid en is de strengste opmerking.

Dit wil zeggen dat de inspecteur verschillende acties kan ondernemen: het opleggen van beperkingen voor de eerstkomende vlucht, onmiddellijke correctie van de anomalie die zich voordoet, verplichte herstelling op de plaats van inspectie, of het toestel krijgt alleen de toelating om te vertrekken zonder passagiers. Dat zijn de mogelijkheden die de inspecteur heeft bij het vaststellen van categorie 3. Ingeval van een opmerking van categorie 2 maakt de inspecteur alleen melding van een anomalie bij zowel de overheid van het land waar het vliegtuig ingeschreven is als bij de exploitant van het vliegtuig. Ingeval van een opmerking van type 1 brengt de inspecteur mondeling verslag uit bij de gezagvoerder van het toestel.

Het is dus duidelijk dat, indien het aantal opmerkingen in rekening gebracht wordt, er rekening gehouden dient te worden met de categorieën. Categorie 1 mag niet gelijkgesteld worden aan de andere categorieën. Aangezien ingeval van een opmerking van categorie 2 geen onmiddellijke acties voorgeschreven zijn, moet wat de onmiddellijke impact op de veiligheid van de eerstvolgende vlucht betreft, categorie 3 in rekening gebracht worden.

Gedurende het jaar 2003 werden tijdens de 92 inspecties 5 opmerkingen van categorie 3 gegeven. Een ervan betrof een vliegtuig op de luchthaven van Oostende. De vier andere gingen over vliegtuigen op de luchthaven van Brussel. In 2002 werden er in totaal vier opmerkingen van categorie 3 gegeven. Hiervan is de verdeling 0 voor Oostende, 2 voor Brussel en telkens 1 voor Luik en Charleroi.

Als besluit kunnen we het volgende zeggen. De luchthaven van Oostende wordt gebruikt door vliegtuigen die, wat categorie 3 betreft, niet minder veilig zijn dan vliegtuigen die op andere luchthavens landen en opstijgen. Betreffende categorie 2 scoort de luchthaven van Oostende tijdens het jaar 2003 beduidend slechter dan de andere Belgische luchthavens. Nochtans was de score voor categorie 2-opmerkingen gedurende het jaar 2002 veel beter. Hiervoor is er niet echt een verklaring te vinden. Belangrijk is echter wel dat de SAFA-inspecteurs hun werk doen op alle luchthavens en dat bepaald is dat deze controles dit jaar nog strenger en efficiënter zullen verlopen. Ik heb ook al verklaringen geuit over de gegevens die we van andere landen krijgen en die we actiever zullen gebruiken. Ik hoop dat er in dat verband een eensluidende Europese regelgeving komt. Als die er niet komt, zal ik in elk geval de strengst mogelijke maatregelen unilateraal nemen. We mogen op dat vlak geen enkel risico lopen.

Ik hoop dat het met dit antwoord in ieder geval duidelijk is dat wij die controles zeer ernstig nemen en dat we ook op de zogenaamde minder grote luchthavens regelmatig controle doen, met soms ook spijtig gevolg, met name dat er ook ernstige overtredingen vastgesteld worden.

Voor alle duidelijkheid wat categorie 1 en 2 betreft: er kan in de praktijk ook geen enkele aanwijzing zijn dat het een onmiddellijk gevaar kan betekenen. Met een vliegtuig kan men natuurlijk ook bij het minste kleine defect geen enkel risico nemen en moet dit onmiddellijk worden meegedeeld. Opmerkingen in verband met categorie 3 worden zeer ernstig genomen.

08.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik ben het roerend met hem eens. Ik heb er geen ander woord voor. Hij zegt dat, als die Europese richtlijnen achterwege blijven, hij zelf de meest strenge maatregelen zal nemen. Ik ben niet ontevreden over het feit dat hij die slechte reputatie relativeert. Ik bedoel daar niets pejoratief mee, integendeel.

Wat categorie 2 betreft, moet het toch verbeteren. Daarover zijn we het ook eens.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.53 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.53 heures.*

08.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Je soutiens le projet du ministre d'imposer la mesure la plus sévère si une réglementation européenne n'est pas adoptée bientôt. Je me réjouis que les chiffres relativisent la mauvaise réputation d'Ostende. Je rejoins aussi le ministre quand il dit que les dispositions relatives aux infractions de deuxième catégorie sont perfectibles.