



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—————
**Integraal verslag
van de interpellaties en
de vragen**

—————
**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions**

**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met de Openbare Werken en de
Mobiliteit**

**Commission de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et de la
Mobilité**

—————
**VERGADERING VAN
MAANDAG 12 DECEMBER 2016**

—————
**RÉUNION DU
LUNDI 12 DÉCEMBRE 2016**

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

INHOUD

MONDELINGE VRAGEN	5
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	5
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
en aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "de nieuwe regelgeving inzake de snelle elektrische fiets".	
Mondelinge vraag van de heer Emin Özkara	8
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	
betreffende "het rijbewijs voor voertuigen van categorie A en B".	
Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter	12
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,	

SOMMAIRE

QUESTIONS ORALES	5
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	5
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
et à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "la nouvelle réglementation en matière de vélos électriques rapides".	
Question orale de M. Emin Özkara	8
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
concernant "le permis de conduire pour les véhicules de catégorie A et B".	
Question orale de Mme Cieltje Van Achter	12
à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	

betreffende "het verkeersveiligheidsbeleid en de doelstellingen uit de gewestelijke beleidsverklaring".

Mondelinge vraag van de heer Stefan Cornelis 17

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de hervorming van het rijexamen in Vlaanderen".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter, 18

betreffende "de rijopleiding".

concernant "la politique de sécurité routière et les objectifs de la déclaration de politique régionale".

Question orale de M. Stefan Cornelis 17

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la réforme de l'examen pour le permis de conduire en Flandre".

Question orale jointe de Mme Cieltje Van Achter, 18

concernant "la formation à la conduite".

*Voorzitterschap: de heer Boris Dilliès, voorzitter.
Présidence : M. Boris Dilliès, président.*

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**EN AAN MEVROUW BIANCA
DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN
HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,**

**betreffende "de nieuwe regelgeving inzake
de snelle elektrische fiets".**

De voorzitter.- Staatssecretaris Bianca Debaets zal de mondelinge vraag beantwoorden.

Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Vanaf 1 oktober 2016 moeten fietsers met elektrische fietsen die meer dan 25 km/u halen, een rijbewijs kunnen voorleggen, hun fiets voorzien van een nummerplaat en een fietshelm dragen. Dat geldt alvast voor de speed pedelecs. Die elektrische fietsen met trapondersteuning tot 45 km/u vormen voortaan een nieuwe klasse bromfiets: klasse P. Eigenaars van gemotoriseerde fietsen en van speed pedelecs moeten ook een verzekering afsluiten indien de motor autonoom, dus zonder te trappen, werkt.

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

**ET À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "la nouvelle réglementation en
matière de vélos électriques rapides".**

M. le président.- La secrétaire d'État Bianca Debaets répondra à la question orale.

La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Depuis le 1er octobre 2016, les propriétaires de vélos électriques pouvant atteindre une vitesse de plus de 25km/h doivent posséder un permis de conduire. En plus de cela, les propriétaires de vélos motorisés et de speed pedelecs, ces vélos électriques avec assistance au pédalage pouvant aller jusqu'à 45km/h, doivent contracter une assurance.*

Comment allez-vous veiller au respect de ces nouvelles règles et quels travaux et aménagements sont-ils nécessaires pour les vélos électriques dans

Gezien het heuvelachtige aspect van Brussel is het niet ondenkbaar dat dit soort fietsen zal toenemen. Hoe zult u op de naleving van de nieuwe regels toezien en welke werkzaamheden en aanpassingen zijn er nodig, zodat de elektrische fietsers zich in de hoofdstad thuis kunnen voelen?

De speed pedelec wordt beschouwd als een bromfiets en valt dus onder de betreffende regels van de Wegcode. Zo bestaat er onder de motorfietsen een onderscheid tussen klasse A met een maximumsnelheid van 25 km/u en klasse B met een maximumsnelheid van 45 km/u. Omdat type A minder snel gaat dan type B, mag de fietser met type A op het fietspad rijden, maar mag hij met type B enkel op plaatsen met een maximumsnelheid van 50 km/u kiezen tussen het fietspad of de rijweg. Aangezien speed pedelecs tot 45 km/u kunnen rijden, is het de vraag hoe Brussel die regeling duidelijk zal aangeven in het verkeer.

Bestaan er cijfers of schattingen over het aantal gebruikers van elektrische fietsen, gemotoriseerde fietsen en speed pedelecs in Brussel? Beschikken de verkopers van de speed pedelecs al over een formulier dat ze de koper kunnen meegeven, zodat zijn verzekeraar een nummerplaat bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) kan aanvragen? Kosten de verzekering en de nummerplaat evenveel als voor bromfietsen?

Zijn de fietspaden geschikt voor speed pedelecs? Zijn ze overall reglementair in orde voor die fietsen? Is er voldoende ruimte op alle Brusselse fietspaden om snelle elektrische fietsers te laten fietsen naast fietsers zonder elektrische aandrijving? Het is alom geweten dat zogenoemde fietssnelheidsduivels andere fietsers door hun snelheid in gevaar brengen. Denkt u aan een bewustmakingscampagne?

Komen er borden die aanduiden waar de speed pedelecs op het fietspad mogen rijden? Gelden de borden die aanduiden dat fietsers aan een rood licht rechts mogen afslaan ook voor elektrische fietsen?

Is de proef die de gebruikers van elektrische fietsen moeten afleggen voor een rijbewijs AM of B bijgewerkt of zijn er nog aanpassingen nodig in het theoretische en praktisch gedeelte? Welke afspraken werden er gemaakt met de politie over de controle van het rijbewijs, de nummerplaat en de fietshelm, in het teken van de veiligheid van de

la capitale ?

Le speed pedelec est considéré comme un cyclomoteur et est donc soumis au Code de la route. Les cyclomoteurs sont subdivisés en classe A avec une vitesse maximum de 25km/h et en classe B avec une vitesse maximum de 45km/h. Le cyclomotoriste de type A peut circuler sur la piste cyclable mais, tout comme le type B, il ne peut choisir entre la piste cyclable ou la chaussée qu'aux endroits soumis à une vitesse maximum de 50km/h.

Disposons-nous de chiffres ou d'estimations du nombre d'utilisateurs de vélos électriques, de vélos motorisés et de speed pedelecs à Bruxelles ? Les vendeurs de speed pedelecs disposent-ils d'un formulaire qu'ils peuvent remettre à l'acheteur afin que l'assureur de ce dernier puisse demander une plaque d'immatriculation à la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) ? Les frais d'assurance et d'immatriculation sont-ils aussi élevés que pour les cyclomoteurs ?

Les pistes cyclables sont-elles adaptées aux speed pedelecs ? Sont-elles partout réglementaires pour ces vélos ? Y a-t-il suffisamment de place sur toutes les pistes cyclables bruxelloises pour faire cohabiter des vélos électriques rapides et des vélos sans moteur électrique ? Envisagez-vous une campagne de sensibilisation ?

Des panneaux indiqueront-ils si les speed pedelecs peuvent rouler sur la piste cyclable ? Les panneaux autorisant les cyclistes à tourner à droite aux feux rouges s'appliquent-ils aussi aux vélos électriques ?

L'examen que doivent passer les utilisateurs de vélos électriques pour un permis AM ou B a-t-il été revu ou les parties théorique et pratique doivent-elles être encore adaptées ? Quels accords ont-ils été pris avec la police concernant le contrôle du permis de conduire, de la plaque d'immatriculation et du casque ?

elektrische fietser?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Brussel Mobiliteit beschikt niet over tellingen van het aantal elektrische fietsen. Uit een korte rondvraag blijkt dat er voorlopig nog niet erg veel speed pedelecs verkocht zijn, maar dat de verkoop ervan wel in de lift zit.

Het certificaat van overeenstemming en de inschrijving van de voertuigen zijn nog steeds een federale materie. De gewestadministratie reikt dus geen formulier uit dat bestemd is voor de verzekeringen.

De website van het DIV leert ons dat een kentekenplaat 30 euro kost. Voor speed pedelecs wordt geen andere prijs vermeld. Over de verzekeringskosten hebben wij ook geen informatie. Speed pedelecs die enkel met trapondersteuning werken, moeten niet verplicht worden verzekerd.

De meeste afgescheiden fietspaden in het Brussels Gewest worden aangeduid met een D9-bord. In feite gaat het over gedeelde trottoirs, omdat er onvoldoende ruimte was voor zowel een breed trottoir als een breed fietspad. Op dergelijke fietspaden zijn er geen bromfietsen van klasse B toegelaten en bijgevolg ook geen speed pedelecs. Op de meeste volledig afgescheiden fietspaden staat een bord D7, waaraan een onderbord werd toegevoegd dat het gebruik door bromfietsen van klasse B verbiedt.

Het kabinet van minister Pascal Smet heeft mij meegedeeld dat dit jaar een bewustmakingsbrochure werd uitgegeven om fietsers en voetgangers aan te sporen om de verkeersinfrastructuur harmonieus en respectvol met elkaar te delen. In straten met eenrichtingsverkeer mogen enkel fietsers in de tegengestelde richting rijden. Voor bromfietsen en dus ook voor speed pedelecs is dat verboden.

Er zijn geen specifieke proeven voor speed pedelecs. De praktische proef is dezelfde als voor bromfietsen van klasse B. Enkel mensen zonder rijbewijs moeten de proef afleggen. Een autorijbewijs is ook geldig voor speed pedelecs.

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Bruxelles Mobilité ne dispose pas de comptages du nombre de vélos électriques. Peu de speed pedelecs ont déjà été vendus, mais les ventes ont toutefois le vent en poupe.*

Le certificat de conformité et l'immatriculation des véhicules sont toujours une matière fédérale. L'administration régionale ne délivre donc pas de formulaire destiné aux assurances.

Une plaque d'immatriculation coûte 30 euros. Aucun autre prix n'est spécifié pour les speed pedelecs. Nous ne disposons pas non plus d'informations sur les frais d'assurance. Les speed pedelecs qui fonctionnent uniquement avec une assistance au pédalage ne doivent pas obligatoirement être assurés.

La plupart des pistes cyclables séparées en Région bruxelloise sont désignées par un panneau D9. Il s'agit en fait de trottoirs partagés. Les cyclomoteurs de classe B (et donc les speed pedelecs) ne sont pas autorisés sur ces pistes cyclables. La plupart des pistes cyclables entièrement séparées sont munies d'un panneau D7, auquel est ajouté un sous-panneau interdisant son utilisation par les cyclomoteurs de classe B.

Une brochure de sensibilisation a été publiée cette année pour inciter les cyclistes et les piétons à partager harmonieusement les infrastructures. Dans les rues à sens unique, seuls les cyclistes peuvent rouler dans le sens opposé.

Il n'existe pas d'examen spécifique pour les speed pedelecs. L'examen pratique est le même que pour les cyclomoteurs de classe B. Seules les personnes qui ne possèdent pas de permis de conduire doivent le passer.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Als ik het goed begrijp, mogen enkel fietsers bij rood licht rechts afslaan en is dat voor speed pedelecs verboden.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Inderdaad. Voor speed pedelecs is dat verboden, omdat ze te snel rijden.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Zijn er specifieke afspraken gemaakt met de politie over de controle of is dat een zuivere federale aangelegenheid waarin het Brussels Gewest geen rol speelt?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het is inderdaad een federale aangelegenheid, maar ik ben wel van plan om het thema ter sprake te brengen tijdens het volgende overleg.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,**

**betreffende "het rijbewijs voor voertuigen
van categorie A en B".**

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (PS) *(in het Frans).*- *Sinds de zesde staatshervorming heeft het gewest een aantal bevoegdheden gekregen op het vlak van verkeersveiligheid. Dat biedt de mogelijkheid om de rijopleiding te hervormen.*

Een rijbewijs is nog altijd een doorslaggevende factor bij de zoektocht naar werk. Het verschil in

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Si je comprends bien, seuls les cyclistes peuvent tourner à droite aux feux rouges, pas les speed pedelecs.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *En effet.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Des accords spécifiques ont-ils été pris avec la police pour les contrôles ou est-ce une matière purement fédérale ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *C'est une matière fédérale, mais j'ai l'intention d'aborder le sujet à la prochaine concertation.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

**À MME BIANCA DEBAETS,
SECRETAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "le permis de conduire pour les
véhicules de catégorie A et B".**

M. le président.- La parole est à M. Özkara.

M. Emin Özkara (PS).- Depuis la sixième réforme de l'État, une série de compétences ont été régionalisées, notamment en matière de sécurité routière. Cette régionalisation nous donne l'occasion de nous pencher sur les questions relatives à l'apprentissage, la validation et l'organisation du système du permis de conduire. C'est aussi une opportunité pour notre parlement

kostprijs tussen een rijbewijs halen met vrije begeleiding of via de rijnschool is aanzienlijk. Volgens een schatting van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) bedraagt de minimumprijs met vrije begeleiding 51 euro, terwijl je bij een autorijschool 1.210 euro moet ophoesten. Als iemand geen adequate hulp vindt in zijn omgeving en lessen wil volgen om de verkeersregels onder de knie te krijgen, moet hij 125 euro betalen voor vijf lessen. Dat zijn trouwens maar schattingen, want elke rijnschool mag eigen tarieven hanteren.

Vrije begeleiding is dus niet voor iedereen weggelegd. We zouden moeten bekijken hoe het geweest de ongelijke toegang tot de rijopleiding kan wegwerken. Dat zou de werkgelegenheid en de socioprofessionele inschakeling van kansarme Brusselaars bevorderen.

Hoeveel Brusselaars behaalden in 2015 een rijbewijs? Hoeveel deden dat met vrije begeleiding en hoeveel via de autorijschool? Zijn de slaagkansen identiek?

Zal het geweest het Waalse voorbeeld volgen en financiële steun bieden aan mensen met een laag inkomen die autorijlessen willen volgen?

de réfléchir à des objectifs plus larges, mais tout aussi importants, en garantissant par exemple à tous l'accès à l'apprentissage de la conduite.

Nous le savons, le permis de conduire reste malheureusement souvent un facteur déterminant d'accès à l'emploi. C'est notamment pour cette raison que la proposition de résolution soumise au Parlement wallon par ma collègue Déborah Gérardon met en avant la nécessité de garantir un accès pour tous à l'apprentissage de la conduite, mais plus largement aussi à la mobilité.

Cette proposition de résolution ne vise pas à réformer complètement le système actuel où cohabitent une filière libre et une filière en auto-école, puisque celui-ci semble être une formule adaptée. Toutefois, il est possible d'améliorer le système actuel pour améliorer l'accès à la formation à la conduite pour les publics les plus défavorisés.

À l'heure actuelle, la différence de coût entre la filière libre et le passage par une auto-école est très importante. Selon une estimation fournie par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), le coût minimum moyen du permis de conduire pour la filière libre est de 51 euros, alors que celui de la filière auto-école est d'environ 1.210 euros. Si un candidat ne bénéficiant pas de l'aide adéquate d'un proche désire prendre des leçons pour mieux comprendre le Code de la route, il devra déboursier 125 euros pour cinq séances. Ce ne sont par ailleurs que des prix estimés, puisque chaque auto-école est libre de déterminer ses tarifs.

La filière libre n'est malheureusement pas accessible aux personnes qui n'ont pas de véhicule à disposition pour s'entraîner ou une personne en mesure de les former. Il serait dès lors intéressant d'étudier les différentes solutions que nous pourrions mettre en place au niveau régional pour réduire cette inégalité d'accès aux formations à la conduite. Cela permettrait également de renforcer l'accès à l'emploi et à l'insertion socioprofessionnelle des Bruxellois les moins favorisés.

Sur la base de ces constats, je souhaiterais vous poser plusieurs questions.

Combien de Bruxellois ont obtenu leur permis de conduire en 2015 ? Combien en filière libre et

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Het afleveren van rijbewijzen blijft een federale bevoegdheid, die via de gemeenten wordt uitgeoefend. We weten dus niet hoeveel er vorig jaar zijn uitgereikt.*

We weten echter wel hoeveel examens er vorig jaar in Brussel zijn afgelegd, al hebben die cijfers niet uitsluitend betrekking op Brusselaars. Je mag immers kiezen in welk gewest je je rijexamen aflegt.

Er zijn 1.634 examens voor categorie A (motor) afgelegd op privéterrein (waarvan 1.114 met succes) en 1.207 examens op de openbare weg (waarvan 796 met succes). In categorie B (auto) waren er 29.336 praktijkexamens op de openbare weg, waarmee 12.406 rijbewijzen werden behaald.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Dejonghe, u lijkt verbaasd te zijn dat zo veel mensen niet slagen.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Inderdaad.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *De Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) voerde in 2015 een onderzoek bij 1.504 kandidaat-bestuurders in tien examencentra over heel België. Bij het eerste examen meldde 73,4% zich met een voorlopig rijbewijs van 36 maanden (vrije begeleiding). Daarvan slaagde 55,3%. Zo'n 26,5% bood zich aan met een voorlopig rijbewijs van 18 maanden (via de rijsschool). Daarvan slaagde 51,8%.*

U hebt gelijk als u zegt de het voor veel

combien par le biais d'une auto-école ? Connaît-on le taux de réussite en filière libre et en auto-école ?

À l'instar de ce qui est prévu dans la proposition de résolution wallonne, est-il envisageable, dans notre Région, de mettre en place des soutiens financiers permettant aux personnes à faibles revenus de s'inscrire aux cours dispensés par une auto-école ?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- La délivrance des permis reste une compétence fédérale, qui s'exerce par l'intermédiaire des communes. Nous ne connaissons donc pas le nombre de permis délivrés.

Par contre, je peux vous donner le nombre d'examens passés à Bruxelles, même s'il ne s'agit pas forcément de Bruxellois, les gens ayant la possibilité de passer l'examen dans la Région de leur choix. Dans la catégorie A (moto) ont eu lieu 1.634 examens pratiques sur terrain privé, dont 1.114 réussis, et 1.207 examens sur la voie publique, dont 796 réussis.

Dans la catégorie B (voiture), 29.336 examens pratiques sur la voie publique ont eu lieu, dont 12.406 réussis.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Dejonghe, vous semblez surprise par le nombre d'échecs.

Mme Carla Dejonghe (Open Vld) *(en néerlandais).*- *En effet.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) a mené une enquête en 2015 auprès de 1.504 candidats dans dix centres d'examen, répartis sur toute la Belgique. Lors du premier examen, 73,4% se sont présentés avec un permis provisoire de 36 mois (filière libre), pour un taux de réussite de 55,3%. Quelque 26,5% se sont présentés avec un permis provisoire de 18 mois (passage par une auto-école), pour un taux de réussite de 51,8%. La différence est donc faible.

werkzoekenden niet eenvoudig is om een rijbewijs B te behalen. De zoektocht naar werk verloopt steeds moeizamer voor wie geen rijbewijs heeft. Gemiddeld is voor 30% van de banen voor laaggeschoolden een rijbewijs vereist.

In het kader van de Brusselse hervorming van de rijopleiding zal de Brusselse regering een derde optie in het leven roepen, waardoor je na 30 lesuren al je rijexamen kunt afleggen.

Vandaag vindt men in het aanbod van een aantal opleidings- en tewerkstellingsorganisaties een goedkopere theoretische opleiding. Voor de praktische rijlessen is dat niet het geval.

De huidige wetgeving biedt vzw's met sociaal oogmerk nochtans de mogelijkheid om een erkenning te krijgen van een rij school. Zo biedt de vzw Drivemut, gefinancierd door het socialistische ziekenfonds, praktische rijlessen aan haar leden tegen een goedkoper tarief.

We moeten dat aanbod verder uitbreiden. In 2017 komt er een projectoproep voor proefprojecten om het halen van een rijbewijs te vergemakkelijken.

- Het incident is gesloten.

Vous avez raison, l'obtention du permis de catégorie B n'est pas simple pour une bonne part des chercheurs d'emploi, pour des motifs divers : sous-qualification, difficultés d'apprentissage, manque de motivation et, surtout, raisons financières. Ne pas posséder de permis de conduire est un frein à la recherche d'emploi. En moyenne, 30% des offres d'emploi destinées aux personnes peu qualifiées exigent un tel permis.

Dans le cadre de la réforme bruxelloise de la formation à la conduite, le gouvernement bruxellois élaborera une filière supplémentaire, grâce à laquelle le candidat conducteur pourra passer directement son examen après avoir suivi 30 heures de cours. Cet apprentissage élaboré et intense permettra donc à ceux qui ne possèdent pas de voiture de suivre une formation et de passer leur examen de conduite, afin de pouvoir, par exemple, aller travailler ensuite dans la périphérie.

Une offre plus accessible concernant le volet théorique du permis de conduire est déjà proposée par diverses organisations de formation et d'emploi. Il existe donc déjà un certain nombre de filières à destination des publics fragilisés. Par contre, l'offre concernant le volet pratique est effectivement peu développée.

En ce qui concerne les mesures structurelles et les solutions existant pour relever ce défi, la législation actuelle prévoit déjà que les asbl à finalité sociale peuvent accueillir un agrément de la part d'une école de conduite. De telles initiatives existent donc, mais de manière très limitée à Bruxelles. Ainsi, l'asbl Drivemut, financée par la Mutualité socialiste, propose à ses membres des cours de conduite à un prix inférieur à celui du marché privé.

Cette thématique est importante à Bruxelles et il est nécessaire de promouvoir et de renforcer l'offre des associations. J'envisage dès lors de financer en 2017, par le biais d'un appel à projets dans le cadre de la sécurité routière, un ou plusieurs projets pilotes proposant des solutions concrètes pour l'obtention du permis de conduire, celui-ci étant considéré comme une compétence nécessaire dans la recherche d'un emploi.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,**

**betreffende "het verkeersveiligheidsbeleid
en de doelstellingen uit de gewestelijke
beleidsverklaring".**

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In de beleidsverklaring 2016-2017 stelt de regering dat ze wil werken aan een verkeersveiligheidsbeleid om tegen 2020 het aantal doden en zwaargewonden te halveren, door onder meer de betrokken doelgroepen voortdurend bewust te maken. Daarbij gaat een bijzondere aandacht uit naar de actieve weggebruiker. Die doelstelling ligt al vast sinds het Verkeersveiligheidsactieplan 2011-2020.

Helaas tonen de cijfers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) aan dat het aantal verkeersdoden in Brussel al jaren nagenoeg stabiel blijft. In 2012 vielen er 37 verkeersdoden, in 2013 waren dat er 24, in 2014 29 en in 2015 28. Ondertussen is in andere grootsteden het aantal verkeersdoden opvallend gedaald. Zo betreurde Antwerpen in 2015 'slechts' acht dodelijke verkeersslachtoffers.

In Brussel is het aantal verkeersongevallen met slachtoffers tijdens het eerste semester opnieuw gestegen in vergelijking met vorig jaar: van 18.038 in 2015 tot 19.048 in 2016. De doelgroep die het vaakst getroffen wordt in Brussel zijn jongeren tussen 20 en 24 jaar. Zij zijn bij één op drie ongevallen betrokken. Ongeveer 25% van de dodelijke ongevallen zijn te wijten aan invloed van alcohol.

Naast het aantal dodelijke slachtoffers, trekt het

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

**À MME BIANCA DEBAETS,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE
DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "la politique de sécurité routière
et les objectifs de la déclaration de politique
régionale".**

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La déclaration de politique générale 2016-2017 ambitionne de réduire de moitié le nombre de morts et de blessés graves d'ici 2020, notamment grâce à une sensibilisation des usagers actifs. Cet objectif figurait déjà dans le Plan d'action de sécurité routière 2011-2020*

Selon les chiffres de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), le nombre de morts sur les routes bruxelloises reste relativement stable depuis des années. On dénombrait 37 décès en 2012, 24 en 2013, 29 en 2014 et 28 en 2015. Dans le même temps, d'autres villes ont vu ces chiffres chuter remarquablement, comme Anvers.

À Bruxelles, le nombre d'accidents de la route avec victimes a une nouvelle fois augmenté au cours du premier semestre 2016 par rapport à la même période en 2015 : 18.038 en 2015, contre 19.048 en 2016. Le groupe cible le plus souvent touché est celui des jeunes de 20 à 24 ans. Ils sont impliqués dans un accident sur trois et 25% des accidents mortels sont liés à l'influence de l'alcool.

Le nombre d'accidents impliquant des cyclistes a également explosé, en raison notamment de l'augmentation du nombre de cyclistes. Le nombre d'amendes pour conduite sous influence de stupéfiants est également interpellant : 144 en 2015. Au cours du premier semestre, l'IBSR a relevé 86.990 infractions pour excès de vitesse et

BIVV ook aan de alarmbel over het aantal ongevallen met fietsers. Dat is enorm toegenomen, onder meer door het toegenomen aantal fietsers in Brussel. Het aantal boetes voor drugsgebruik achter het stuur is ook opvallend. In 2015 waren dat er 144 in Brussel. Tijdens het eerste semester noteerde het BIVV ook 86.990 snelheidsovertredingen in het gewest en 5.652 overtredingen in verband met mobiel telefoneren achter het stuur.

Ongeacht deze aantallen mogen we niet vergeten dat elke verkeersdode er een te veel is en ik ga ervan uit dat u dat beaamt.

Tegen de achtergrond van deze cijfers is het bijzonder pijnlijk dat de beleidsverklaring enkel verwijst naar campagnes over verkeersveiligheid. U weet dat er veel meer nodig is dan campagnes om van een echt verkeersveiligheidsbeleid te kunnen spreken. Zo wachten we nog steeds op de aanpak van de zwarte punten, de uitrol van afgescheiden fietspaden en een effectievere handhaving.

Met de vage doelstellingen in de beleidsverklaring dat u mensen bewust wilt maken en aandacht zult besteden aan de problematiek, zal het aantal verkeersdoden in het gewest niet dalen. Dat aantal moet en kan nochtans naar beneden. Andere grootsteden gingen ons daarin al voor. Brussel blijft achter. De N-VA is dan ook voorstander van een maximale inzet, niet alleen door bewustmaking, maar zeker ook door de aanpassing van de snelheidslimieten en de infrastructuur en door een lik-op-stukbeleid. Overtredingen moeten effectief beboet worden en de sancties moeten van dien aard zijn dat mensen buitensporig gedrag mijden.

Is de regering van oordeel dat bewustmakingscampagnes volstaan om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen? Hoe evalueert u uw bewustmakingscampagne van de afgelopen twee maanden? Welke impact hebben de posters, folders en banners gehad op scholen en in gemeentehuizen? Welke resultaten hadden de controles tussen 23 september en 23 oktober? Wat waren de resultaten van de flitsmarathon op 3 en 4 oktober en van de Full Integrated Police Action op 15 oktober? Welke elementen van de campagne zijn voor herhaling vatbaar? Welke elementen moeten herzien worden?

5.652 infractions pour usage du téléphone mobile au volant.

Vous en conviendrez comme moi, chaque mort est un mort de trop.

Les campagnes de sensibilisation que propose le gouvernement nous paraissent insuffisantes et nous attendons de sa part une approche plus ciblée des points noirs, le déploiement de pistes cyclables séparées et un entretien plus efficace.

Les objectifs vagues de votre déclaration de politique générale sur la sensibilisation des gens ne réduiront pas le nombre d'accidents mortels. D'autres villes y sont parvenues, mais Bruxelles reste à la traîne. La N-VA est donc favorable à une action maximale, non seulement par la sensibilisation, mais aussi par l'adaptation des limitations de vitesse et de l'infrastructure, ainsi qu'une gestion rapide des infractions. Ces dernières doivent être réellement sanctionnées, de manière à éviter toute récidive.

Le gouvernement reconnaît-il que les campagnes de sensibilisation ne suffisent pas à réduire le nombre de victimes ? Comment évaluez-vous les résultats de la campagne des deux derniers mois ? Quel est l'impact de la campagne menée dans les écoles et les maisons communales ? Quels sont les résultats des contrôles effectués entre le 23 septembre et le 23 octobre ? Quels étaient les résultats du flash marathon du 3 et 4 octobre et de la Full Integrated Police Action du 15 octobre ? Quels éléments de la campagne peut-on reprendre ou doivent-ils être réévalués ?

Soutenez-vous encore le plan d'action 2011-2020 ? Comptez-vous l'adapter aux effets de la sixième réforme de l'Etat ? À quels contrôles et campagnes de vitesse devons-nous nous attendre ? Qu'en est-il de la mise en place des contrôles de vitesse par tronçons et du suivi des infractions ?

En commission, vous avez évoqué le 17 octobre un nouveau centre de traitement des données. Existe-t-il un accord à ce propos ? Comment se déroulent les négociations avec vos collègues sur les travaux aux points noirs de la circulation ?

Staat u nog steeds achter het actieplan 2011-2020? Wilt u dat niet aanpassen aan de gevolgen van de zesde staatshervorming?

Welke campagnes en snelheidscontroles mogen we noch verwachten? Hoe zit het met de plaatsing van trajectcontroles en snelheidscamera's en de follow-up van de overtredingen?

In de commissie van 17 oktober sprak u over een nieuw verwerkingscentrum. Is er daarover al een akkoord? Hoe lopen de onderhandelingen met uw collega's over de werkzaamheden aan de zwarte verkeerspunten?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het heeft waarschijnlijk te maken met de timing dat een aantal van uw vragen ondertussen al beantwoord zijn. U liet in uw vraag verstaan dat ik in mijn beleid alleen maar zou inzetten op bewustmakingscampagnes. Ik denk dat de bespreking in de begrotingscommissie ondertussen het tegendeel heeft aangetoond. Zoals ik toen heb uiteengezet, bestaat een verkeersveiligheidsbeleid uit verschillende pijlers: education, engineering en enforcement. Bewustmaking maakt daar deel van uit. Denk maar aan de BOB-campagnes, maar er is meer.

De ministerraad heeft vorige week nog middelen vrijgemaakt voor kleinere infrastructuurwerken in de gemeenten waar geen zware vergunningen voor nodig zijn, maar die toch de veiligheid kunnen verhogen, bijvoorbeeld in schoolomgevingen, maar ook voor de handhaving, educatie, kennis van ongevallen enzovoort. Een verkeersveiligheidsbeleid combineert die verschillende elementen.

Er is geen formele evaluatie gebeurd van de snelheidscampagne, maar we hebben wel de cijfers ervan opgevraagd. Daaruit blijkt dat tijdens de afgelopen campagne ongeveer 7,5 miljoen voertuigen werden gecontroleerd, waarvan er 20.520 te snel reden. De controle van 7,5 miljoen voertuigen toont aan dat we ook inzetten op handhaving en controle.

Uiteraard sta ik nog altijd achter het Verkeersveiligheidsactieplan, dat opgenomen is in

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *Vous semblez dire que ma politique de sécurité routière repose uniquement sur des campagnes de sensibilisation. Comme la discussion en commission budgétaire l'a démontré, elle se compose pourtant de différents piliers.*

Le conseil des ministres a dégagé la semaine dernière des moyens pour la réalisation de petits travaux d'infrastructure qui ne requièrent pas de permis importants dans les communes, mais qui permettent néanmoins d'améliorer la sécurité routière : abords d'écoles, entretien, éducation, connaissance des accidents, etc. Une politique de sécurité routière englobe tous ces éléments.

Il n'y a pas d'évaluation formelle de la campagne contre les excès de vitesse, mais il ressort des chiffres dont je dispose qu'environ 7,5 millions de véhicules ont été contrôlés, dont 20.520 en excès de vitesse.

Je soutiens le Plan d'action de sécurité routière, qui est repris dans le Plan régional de prévention et de sécurité. En 2018 et 2019, nous effectuerons une évaluation approfondie pour pouvoir élaborer un nouveau plan.

La vitesse excessive est l'une des causes majeures d'accidents de la route. Nous continuerons donc à investir dans les contrôles de vitesse, via des radars fixes, des radars mobiles, des Lidars et, bientôt, des radars-tronçons. Ces derniers devraient être opérationnels l'an prochain.

het gewestelijke preventie- en veiligheidsbeleid. In de loop van 2018 en 2019 zullen wij een grondige evaluatie doorvoeren om het nieuwe actieplan vorm te kunnen geven.

Snelheid is inderdaad een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen. Daarom blijven we naast bewustmaking ook inzetten op handhaving via mobiele camera's, Lidars en binnenkort ook trajectcontrole. Zo worden in de Leopold II-tunnel momenteel aanpassingen doorgevoerd om volgend jaar, na de bekrachtiging door het parket en de politiezones, met de trajectcontrole te kunnen starten.

Wij hebben daar vorige week overigens middelen voor vrijgemaakt, via subsidies aan de politiezones, na een bevraging over hun noden. Dankzij die subsidies zullen zij controleapparatuur kunnen aankopen om de handhaving nog verder uit te bouwen. Ik ben het met u eens dat bewustmaking niet volstaat, maar hand in hand moet gaan met handhaving.

Daarnaast zullen alle analoge camera's door digitale camera's worden vervangen, waardoor de beelden veel gemakkelijker uitgewisseld kunnen worden.

Er is ook een principieel akkoord met de politiezones over het gewestelijke verwerkingscentrum. Dankzij dat centrum zullen de politiediensten de administratieve afhandeling niet langer op zich moeten nemen, zodat ze meer tijd krijgen voor andere taken.

De ongevalgevoelige zones zijn al vaak aan bod gekomen, maar ik heb geen uitvoerende diensten voor openbare werken onder mijn bevoegdheid. Daarvoor moet u aankloppen bij minister Smet.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Gaan de onderhandelingen over de zwarte punten niet vooruit, omdat minister Smet ziek is?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Hij zal binnenkort terug zijn. Ondertussen blijven zijn administratie en kabinet voortwerken, natuurlijk.

Grâce aux subventions aux zones de police, celles-ci pourront également acquérir du matériel de contrôle mobile supplémentaire. Comme vous, je suis en effet convaincue que la sensibilisation ne suffit pas.

Tous les radars fixes analogiques seront en outre remplacés par des radars numériques, ce qui permettra un meilleur échange des images.

Un accord de principe a été conclu avec les zones de police concernant la création d'un centre de traitement régional des données.

Comme vous le savez, les services des travaux publics ne relèvent pas de ma compétence, mais de celle de mon collègue Pascal Smet.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Les négociations concernant les points noirs sont-elles au point mort en raison de l'absence actuelle de M. Smet ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *Il sera de retour prochainement. Le travail est toutefois poursuivi par ses services et son cabinet.*

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Er zijn ongeveer 7,5 miljoen voertuigen gecontroleerd. Welk aandeel hadden de vaste camera's en mobiele controles daarin?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Mag ik u vragen om daarover een schriftelijke vraag te stellen, zodat ik een duidelijk antwoord kan geven? De gegevens die ik nu per zone heb zijn ongeordend.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik zal een schriftelijke vraag stellen. Maar u hebt dus wel de uitsplitsing?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Wij weten bijvoorbeeld dat de politiezone Brussel West 26.299 voertuigen met een door politieagenten bemande mobiele radar heeft gecontroleerd. Er werden 3.315 inbreuken vastgesteld. Politiezone Marlow heeft dan weer meer dan 1,1 miljoen voertuigen gecontroleerd met een vaste camera. Er waren 3.930 inbreuken.

Ik kan u momenteel niet de uitsplitsing voor alle zones op dezelfde manier geven, maar ik zal u een meer gestructureerd overzicht bezorgen, ook al hebben wij niet alle gegevens.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U hebt de politiezones gevraagd welk materieel zij nodig hebben voor de controles. Wanneer mogen wij de openbare aanbesteding verwachten?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De regering heeft ze vorige week goedgekeurd. De middelen werden vastgelegd na ons onderzoek bij de zes politiezones. In het totaal gaat het over ongeveer 2 miljoen euro, wat toch een aanzienlijk bedrag is. Daarmee kunnen de politiezones bijkomend controlematerieel kopen, zoals flitstoestellen, Lidars enzovoort.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Dat kan dus op korte termijn gebeuren?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De procedures voor de aankoop van voertuigen en ander controlematerieel zullen nu worden aangevat. Het gewest stelt subsidies ter

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Environ 7,5 millions de véhicules ont été contrôlés. Quelle est la ventilation des contrôles entre les caméras fixes et les caméras mobiles ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- Je vous invite à me poser une question écrite à ce sujet.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Je le ferai. Avez-vous des éléments concernant cette ventilation ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- La zone de police de Bruxelles Ouest a contrôlé 26.299 véhicules avec un radar mobile et relevé 3.315 infractions. La zone Marlow a contrôlé 1,1 million de véhicules avec une caméra fixe et constaté 3.930 infractions.

Je ne puis vous donner à ce stade la ventilation pour toutes les zones, mais je vous transmettrai un bilan plus structuré, même si nous ne disposons pas de toutes les données.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Avez-vous demandé aux zones de police de quel matériel elles ont besoin pour procéder aux contrôles ? Quand sera-t-il procédé à l'appel d'offres ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- Il a été approuvé la semaine dernière. Les moyens ont été fixés après enquête auprès des six zones de police. Grâce à ces moyens - 2 millions d'euros -, la police pourra acquérir du matériel pour exercer les contrôles.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- Dans un avenir proche ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- Les procédures relatives à l'achat de véhicules et de matériel de contrôle viennent d'être entamées. La Région accorde les subsides,

beschikking, maar de politiezones kopen zelf het materieel aan. Zij moeten hun aankopen wel staven met bewijsstukken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het is goed nieuws dat u een principeakkoord voor de politiezones en voor het verwerkingscentrum hebt bereikt. Betekent dit dat het gewest nog een administratie in het leven zal roepen of gaat het veeleer om een samenvoeging van diensten, dan wel nieuwe technische software?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het principeakkoord is er, maar nu moet de regering nog de nodige stappen zetten. Het idee is dat de politiezones mee gestalte aan het verwerkingscentrum geven, maar niet dat daarvoor een nieuwe administratie in het leven wordt geroepen. Het verwerkingscentrum kan ook in een bestaande administratie worden ondergebracht. Dat alles moet nog worden bekeken, maar het is zeker niet de bedoeling om een log vehikel te creëren. Een paar mensen per zone zullen de administratieve verwerking van de boetes op zich nemen, zoals vandaag in Antwerpen gebeurt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- En in Namen.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Drie steden hebben al zo'n verwerkingscentrum: Antwerpen, Namen en Gent. Dat systeem werkt heel goed.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER STEFAN CORNELIS

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de hervorming van het rijexamen in Vlaanderen".

mais les zones acquièrent elles-mêmes le matériel et présentent des justificatifs.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Il est positif qu'un accord de principe ait été obtenu concernant les zones de police et le centre de traitement des données. La Région va-t-elle mettre en place un nouveau service ou s'agit-il plutôt d'une fusion de services existants ou d'un nouveau logiciel technique ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *L'accord de principe existe, mais le gouvernement doit encore prendre les mesures nécessaires. Les zones de police apporteront leur collaboration à ce centre de traitement des données, qui pourrait être hébergé dans une administration existante.*

Nous devons encore réfléchir à la structure de l'organisation en demandant aux zones de police de charger une partie de leur personnel du traitement des amendes, comme cela se fait déjà à Anvers.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Et à Namur*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Anvers, Namur et Gand ont en effet un centre de traitement qui fonctionne très bien.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. STEFAN CORNELIS

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la réforme de l'examen pour le permis de conduire en Flandre".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG
VAN MEVROUW CIELTJE VAN
ACHTER,**

betreffende "de rijopleiding".

De voorzitter.- De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- De Vlaamse minister van Mobiliteit, de heer Weyts, kondigde aan dat vanaf juni 2017 een nieuw theoretisch en praktisch rijexamen ingevoerd zal worden. De examens worden voortaan moeilijker en kandidaat-bestuurders zullen op een groter aantal vaardigheden getest worden. Zo zullen zware fouten op het theoretische examen zwaarder worden bestraft en krijgt het praktische examen er een aantal manoeuvres en een computertest bij. Uw Vlaamse collega wil naar eigen zeggen de lat hoger leggen om de dodentol in het verkeer te verlagen.

De aanscherping van het rijexamen in Vlaanderen kan ook gevolgen hebben voor Brussel. Hopelijk leidt een strenger examen inderdaad tot betere chauffeurs en veiligere wegen, ook in Brussel. Andere denkbare gevolgen zijn even onzeker.

Is er tussen de verschillende gewesten overleg geweest over de rijopleidingen en -examens? Wat is de stand van zaken aangaande het Brusselse rijexamen? Bent u ook van plan om het rijexamen aan te passen en strenger te maken?

Wilt u het Vlaamse voorbeeld volgen om de straftijd van drie jaar te schrappen voor bestuurders die hun voorlopig rijbewijs laten vervallen?

Zijn de Brusselaars vrij om hun rijbewijs te behalen waar ze willen? Het blijft tenslotte nog altijd een Belgisch rijbewijs. Kunnen Vlamingen dan even goed naar Brussel afzakken om hun rijexamen af te leggen, aangezien het hier misschien een stuk gemakkelijker wordt dan in Vlaanderen? Misschien is dat nog een extra troef van Brussel om de welstellende Vlaming naar Brussel te halen. Dat zou dan wel niet om de juiste redenen zijn.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De pers bericht dat mensen die aan het theoretisch

**QUESTION ORALE JOINTE DE MME
CIELTJE VAN ACHTER,**

concernant "la formation à la conduite".

M. le président.- La parole est à M. Cornelis.

M. Stefan Cornelis (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Le ministre flamand de la Mobilité, M. Weyts, a annoncé une réforme de l'examen théorique et pratique pour l'obtention du permis de conduire en juin 2017. L'objectif est de rendre ces épreuves plus difficiles afin de diminuer le nombre de tués sur les routes.*

Il faut espérer que le renforcement de ces épreuves en Flandre contribuera à former de meilleurs chauffeurs et à accroître la sécurité routière, y compris à Bruxelles.

Les Régions se sont-elles consultées à propos des formations à la conduite et des examens pour le permis de conduire ? Avez-vous l'intention de renforcer cet examen à Bruxelles ?

Allez-vous suivre l'exemple flamand et supprimer le délai d'attente de trois ans pour les conducteurs qui ont laissé expirer leur permis provisoire ?

Les Bruxellois et les Flamands sont-ils libres d'obtenir leur permis de conduire (belge) dans la Région de leur choix ? Cela pourrait inciter des Flamands à passer leur examen de conduite à Bruxelles, pour des (mauvaises) raisons de facilité.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter pour sa question orale jointe.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *La presse nous informe qu'il ne sera*

rijexamen deelnemen maar geen van beide landstalen beheersen, binnenkort in Brussel geen beroep meer zullen mogen doen op een tolk. In de loop van 2017 wordt een nieuw vertaalsysteem ingevoerd met een geïnformatiseerde vertaling op basis van audio-opnames van de examenvragen.

Alle vertalingen moeten vooraf worden goedgekeurd. De GOCA (Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) heeft het systeem gecreëerd. De meest gesproken talen in Brussel (Engels, Duits, Spaans, Pools, Turks, Arabisch en Italiaans) zullen beschikbaar zijn.

Hoeveel kostte het huidige systeem met vertalers? Wie betaalde de kosten van de vertalingen? Hoeveel kost de invoering van dit nieuwe systeem? Waarom wordt er voor gekozen om zoveel talen aan te bieden? Zou het niet beter zijn het examen enkel in het Frans, Nederlands, Duits en Engels aan te bieden?

De voorzitter. - Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris. - Mijnheer Cornelis, er is wel degelijk overleg tussen de gewesten over de rijopleidingen en de rijexamens. Aan het begin van de regeerperiode had ik aangekondigd dat ik werk zou maken van structureel overleg en een transparante dialoog met de andere twee gewesten.

Telkens als de gewesten een nieuwe bevoegdheid krijgen toebedeeld, is het belangrijk om de violen te stemmen. Dat is ook gebeurd. De drie gewesten zijn eind 2015 een interministeriële samenwerking aangegaan. Onze kabinetten hebben vanochtend nog overleg gepleegd met de medewerkers van minister Weyts.

Wat de ontwikkelingen rond het rijexamen in Brussel betreft, momenteel bespreekt de regering, op basis van de hervormingsnota die ze vorig jaar goedkeurde, de nodige voorontwerpen van besluit.

Omdat de rijopleiding en het rijexamen twee onderdelen zijn van een geheel, is de hervorming toevertrouwd aan een technische werkgroep waarin ook de belangrijkste stakeholders, zoals de rijexamencentra, hun zeg zullen hebben.

De hervorming van het theoretische examen zal ten minste de volgende elementen omvatten:

bientôt plus possible de faire appel à un interprète pour passer l'examen de conduite théorique à Bruxelles. À la place, le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA) propose un nouveau système de traduction informatisé consistant en les enregistrements sonores des questions d'examen, qui sera instauré dans le courant de 2017. Le système intègre les langues les plus couramment parlées à Bruxelles : l'anglais, l'allemand, l'espagnol, le polonais, le turc, l'arabe et l'italien.

Quel était le coût du système des interprètes et qui l'a assumé ? Quel est celui du nouveau système ? Pourquoi un choix de langues si vaste et non les trois langues nationales plus l'anglais ?

M. le président. - La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais). - *J'ai annoncé en début de législature que j'allais m'atteler à instaurer une concertation structurelle et un dialogue transparent avec les deux autres Régions.*

Ceci a donné lieu à la signature, fin 2015, d'un accord de collaboration interministériel entre les trois Régions.

Les avant-projets d'arrêtés sont en cours de discussion au sein du gouvernement bruxellois, sur la base de la note de réforme de la formation à la conduite.

Étant donné que la formation à la conduite et l'examen de conduite constituent deux éléments d'un même ensemble, la réforme a été confiée à un groupe de travail technique où les principales parties prenantes, dont le secteur des centres d'examen de conduite, ont leur mot à dire.

Dans le cadre de la réforme de l'examen théorique, les éléments suivants ont été retenus :

- *l'introduction d'un test de perception des risques ;*
- *l'harmonisation du système des sessions d'interprétation ;*

- de invoering van een risicoperceptietest;
- de harmonisering van het systeem van de tolkessessies;
- de invoering van een EHBO-cursus.

Tijdens het praktijkexamen zullen onder meer de volgende bijkomende punten worden getest:

- hogere ordevaardigheden en risicoperceptie op de weg;
- rijden met gps;
- hoffelijkheid en respect;
- ecologisch rijden;
- rijden in diverse weersomstandigheden.

Een van de vragen was of Brussel de wachttijd van drie jaar zal schrappen voor bestuurders die hun voorlopig rijbewijs laten vervallen.

De door de Brusselse regering goedgekeurde hervormingsnota van de rijopleiding moet nu in besluiten worden omgezet. Het streefdoel is een harmonisering. Als de nota wordt goedgekeurd, zal de termijn voor kandidaat-bestuurders in Brussel naar achttien maanden worden teruggebracht. Dat zeg ik onder voorbehoud, omdat het onduidelijk is of het Brussels Gewest daarvoor bevoegd is.

Brusselaars kunnen hun rijbewijs halen waar ze willen en kunnen daarvoor bij elke rijsschool in Vlaanderen of Wallonië aankloppen. Vlamingen en Walen kunnen dus ook naar Brussel komen. Of de wijzigingen meer shoppinggedrag zullen veroorzaken, is onduidelijk, want de inhoud van de leerstof wordt federaal en binnen een Europese context vastgelegd. De gewesten kunnen enkel bepalen hoe de lessen worden gegeven en hoe de kennis wordt gemeten. Het rijbewijs zal nog steeds door de federale overheid worden afgeleverd.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Je kunt dus verschillende examens afleggen om een getuigschrift te krijgen? Je kunt dus zelf kiezen?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat klopt, mensen kunnen zelf kiezen in welk gewest ze hun examen afleggen.

- *l'introduction d'un cours de premiers secours.*

L'examen pratique permettra désormais aussi d'évaluer les aptitudes suivantes :

- *les "compétences de niveau supérieur" comme la perception des risques sur la voirie ;*
- *la conduite avec GPS ;*
- *les notions de courtoisie et de respect ;*
- *la conduite écologique ;*
- *la conduite par tous les temps.*

La décision de modifier le délai d'attente de trois ans pour les conducteurs qui ont laissé expirer leur permis provisoire a été reprise dans la note de réforme bruxelloise de la formation à la conduite, qui doit à présent être transposée dans des arrêtés. L'objectif est de ramener ce délai à dix-huit mois, sous réserve de vérification juridique, car il n'est pas certain que cet aspect relève de la compétence régionale.

Les Bruxellois, les Wallons et les Flamands sont libres de passer leur permis de conduite là où ils l'entendent. Le risque de comportement de consommation est incertain, parce que la matière de l'examen est fédérale et fixée dans un contexte européen. Les Régions sont uniquement habilitées à décider de l'organisation des cours et de l'évaluation des acquis. Les autorités fédérales continueront à délivrer le permis de conduire.

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- *Il est donc possible de passer plusieurs examens pour obtenir un certificat ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Oui, le choix de la Région dans laquelle on passe son examen est libre.*

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Dat is zeker niet slecht, maar ik vind het wel heel merkwaardig. Misschien zullen er veel Brusselaars hun examen in Vlaanderen of Wallonië afleggen?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het is volgens mij een vergissing om te denken dat examens ergens anders makkelijker of moeilijker zouden zijn. Ik herhaal dat de nodige kennis om een rijbewijs te halen federaal en zelfs Europees vastligt. Het verschil bestaat erin hoe je daartoe komt. Wij kiezen voor een risicoperceptietest, maar ik weet niet of de andere gewesten het ook zo zullen doen. De inhoud waarop je getest wordt, zal niet zo veel verschillen, alleen misschien de manier waarop. Ik hoop echt dat mensen niet naar huis gaan met het idee dat het makkelijker zal zijn in een ander gewest, want dat zal niet het geval zijn.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Hoe denken de rijsholen daarover?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Vooraleer de nota op de ministerraad is goedgekeurd, hebben we met alle betrokkenen rond de tafel gezeten. Ook de fietsverenigingen kunnen zich vinden in de nota.

Wat het tolkensysteem betreft, wordt er momenteel aan elke kandidaat die aan een speciale zitting met een tolk deelneemt, 50 euro gevraagd. Dat bedrag dekt de kosten voor de tolk, de verplaatsingskosten, bijkomende organisatorische kosten voor het examencentrum, de aanwezigheid van een examiner enzovoort.

Wij stappen van dat systeem echter over op een computergestuurd audiosysteem dat door de GOCA zal worden uitgewerkt. Het systeem is gebaseerd op vooraf opgenomen audiofragmenten, goedgekeurd door een college van beëdigde vertalers. Het nieuwe audiosysteem biedt het voordeel dat alle kandidaten het theoretische examen in andere talen dan de landstalen samen kunnen afleggen, waardoor de wachttijd beperkt wordt. Nu werd er met clusters gewerkt. Voor het Spaans, Arabisch of Turks moest je dan eerst voldoende mensen bijeen hebben. Dat zal nu veel vlotter gaan.

Vorig jaar hebben 3.223 kandidaten een examen in

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- *C'est surprenant, mais ce n'est pas forcément une mauvaise chose. Cela incitera peut-être bon nombre de Bruxellois à passer leur examen en Flandre ou en Wallonie.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Il est faux de penser que les examens seront plus faciles ailleurs, puisque les connaissances requises pour le permis de conduire sont fixées au niveau fédéral, et même européen.*

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- *Qu'en pensent les auto-écoles ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Avant de soumettre la note au Conseil des ministres, nous en avons débattu avec l'ensemble des intéressés, y compris les associations de cyclistes.*

Chaque candidat qui participe à un examen avec interprète doit payer 50 euros.

Le nouveau système audio conçu par le GOCA est basé sur des pré-enregistrements audio des différentes questions d'examen, approuvés par un collège de traducteurs jurés. Il offre l'avantage de pouvoir organiser un examen théorique dans plusieurs langues à la fois, ce qui réduit les listes d'attente.

L'an dernier, 3.223 candidats ont fait la demande de passer l'examen dans une autre langue. Les centres d'examen proposeront les langues les plus couramment parlées à Bruxelles : l'anglais, l'allemand, l'espagnol, le polonais, le turc, l'arabe et l'italien. Les personnes sourdes et malentendantes conservent le droit de faire appel à un interprète en langues des signes. Le GOCA est en train de développer les aspects juridiques et pratiques de ce système audio qui devrait entrer en vigueur dans le courant de l'année 2017.

een andere landstaal aangevraagd, wat niet zo verwonderlijk is, gelet op de meertalige context en het grote aantal expats. De examencentra zullen de vreemde talen aanbieden die in Brussel het meest courant zijn: Engels, Duits, Spaans, Pools, Turks, Arabisch en Italiaans. Doven en slechthorenden zullen nog steeds een beroep kunnen doen op een gebarentolk. Het audiosysteem wordt momenteel zowel juridisch als praktisch uitgewerkt door de GOCA. Het is de bedoeling om in de loop van 2017 van start te kunnen gaan.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik denk dat het systeem dat u voorstelt, efficiënter zal zijn in plaats van met tolken te werken. Het is inderdaad logisch om de vertalingen te automatiseren. Ik heb ook al gehoord over mogelijke fraude wanneer je met tolken werkt. Dat wordt in elk geval vermeden met het nieuwe systeem.

Ik vraag me echter wel af of het niet mogelijk is om een soort getrappt systeem uit te werken. Een eerste systeem in het Nederlands, Frans, Duits of eventueel zelfs in het Engels, voor mensen die hier al een hele tijd als Belg wonen en van wie we kunnen vragen dat ze inburgeren. Ik heb het daarbij over mensen van wie de kinderen hier naar school gaan en hier hun leven zullen opbouwen. Van hen kunnen we toch vragen dat ze de taal leren, want we zijn immers afgestapt van het idee dat inburgering niet nodig zou zijn.

In de Europese hoofdstad zijn er anderzijds ook veel mensen die hier tijdelijk verblijven, onder wie ook nieuwkomers en voor hen zouden we misschien toegelijker moeten zijn door hen bijvoorbeeld een examen in hun moedertaal te laten afleggen.

Zou het daarom niet beter zijn om een soort systeem in te voeren dat anders is voor die twee verschillende doelgroepen? Ik weet dat dat de zaken ingewikkelder maakt, maar ik vroeg me af of u daarover nagedacht hebt?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Als Europese hoofdstad herbergt Brussel tal van internationale instellingen en zetels van internationale bedrijven. Wij hebben ervoor

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Le système proposé sera indéniablement plus efficace que celui des interprètes et permettra d'écartier tout risque de fraude.*

Serait-il possible d'envisager un système progressif, en commençant dans une première phase par le néerlandais, le français, l'allemand et éventuellement même l'anglais ? Nous sommes en droit d'exiger des personnes qui résident depuis un certain temps en Belgique qu'elles fassent des efforts d'intégration citoyenne et apprennent la langue.

Les personnes qui séjournent de manière temporaire dans la capitale européenne pourraient, quant à elles, bénéficier d'un système plus indulgent et passer un examen dans leur langue maternelle.

Avez-vous envisagé un système qui tienne compte de ces deux groupes cibles ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *En tant que capitale de l'Europe, Bruxelles abrite de nombreux sièges d'entreprises internationales et des institutions internationales.*

gekozen om niet langer de hele waaier van talen aan te bieden, maar enkel de talen die in Brussel het meest worden gesproken.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In het Verenigd Koninkrijk kun je het examen enkel nog afleggen in het Engels, Welsh en gebarentaal. Daar vindt men het belangrijk dat de kandidaten de taal van het land leren. Dat is een punt om zeker in overweging te nemen.

Heb ik het goed begrepen dat in Brussel het theoretische examen maar achttien maanden geldig zal zijn en dat je dus binnen de achttien maanden het praktische examen moet afleggen?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het voorlopige rijbewijs is nu 36 maanden geldig. Dat zou in de vier opleidingsvormen tot 18 maanden worden beperkt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- En na die 18 maanden?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dan moet het examen worden afgelegd.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Wat als dat niet gebeurt?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Dat bekijken we nog. In het geval van de vrije begeleiding zou de kandidaat na die achttien maanden naar een rijsschool verwezen kunnen worden, maar dat staat dus nog niet vast.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- In Vlaanderen volgt een wachttijd van drie jaar als het rijexamen niet binnen 36 maanden is afgelegd. Het zou heel erg zijn als de wachttijd ook na 18 maanden nog drie jaar zou bedragen. Maar ik begrijp dus dat dit niet het geval is.

Wie zal de kosten van het nieuwe systeem van de GOCA dragen?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Omdat het systeem juridisch en praktisch nog wordt uitgewerkt, is het op dit ogenblik onduidelijk wat het precies zal kosten.

Nous avons choisi de privilégier les langues les plus couramment parlées à Bruxelles.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Au Royaume-Uni, les seules langues autorisées dans le cadre de l'examen de conduite sont l'anglais, le gallois et la langue des signes.*

Est-il exact que la validité de l'examen théorique sera de dix-huit mois à Bruxelles ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *La validité du permis provisoire serait ramenée de 36 à 18 mois.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Que se passe-t-il à l'issue de ce délai ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *Il faut passer l'examen pratique.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *Et sinon ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *Nous ne nous sommes pas encore prononcés sur ce point.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).*- *J'en déduis qu'il n'est pas prévu d'imposer un délai de trois ans à ceux qui n'ont pas passé l'examen pratique dans les 36 mois, comme c'est le cas en Flandre.*

Qui supportera les frais du nouveau système du GOCA ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *Le système étant en cours d'élaboration juridique et pratique, il est difficile d'en estimer le coût à ce stade.*

Daar zullen we later nog op terugkomen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

Nous aurons l'occasion d'y revenir.

- *Les incidents sont clos.*
