

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 november 2001

WETSVOORSTEL

**tot wijziging, wat de verkeershandhaving
betreft, van de wet van 7 december 1998
tot organisatie van een geïntegreerde politie-
dienst, gestructureerd op twee niveaus**

(ingediend door de heer Jos Ansoms)

INHOUD

1. Samenvatting	3
2. Toelichting	4
3. Wetsvoorstel	14

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 novembre 2001

PROPOSITION DE LOI

**modifiant, en ce qui concerne l'application
des règles de la circulation routière, la loi
du 7 décembre 1998 organisant un service
de police intégré, structuré à deux niveaux**

(déposée par M. Jos Ansoms)

SOMMAIRE

1. Résumé	3
2. Développements	4
3. Proposition de loi	14

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

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

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

SAMENVATTING

Dit voorstel gaat uit van de stelling dat verkeersonveiligheid de belangrijkste vorm van onveiligheid is, terwijl men bezwaarlijk kan zeggen dat dit voor de overheid en de politiediensten een prioriteit is.

Met dit wetsvoorstel wenst de indiener de verkeersveiligheid op een structurele manier in te bedden in de bovenvermelde wet door de minister bevoegd voor verkeer medebevoegd te maken voor de politie, door de verkeersveiligheidsdeskundigen en de wegbeheerders in te schakelen in de adviesorganen en in de verkeersplanning, door de verkeerspolitie uitsluitend bevoegd te maken voor verkeer en door het inschakelen van een coördinator verkeershandhaving in de (kleinere) IPZ.

RÉSUMÉ

La présente proposition part de la constatation que, bien que l'insécurité routière constitue la principale forme d'insécurité, l'on peut difficilement soutenir qu'elle constitue une priorité pour les pouvoirs publics et les services de police.

L'auteur propose dès lors d'intégrer, de manière structurelle, la sécurité routière dans la loi précitée en faisant relever la police également de la compétence du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, en faisant siéger les spécialistes de la sécurité routière et les gestionnaires de la voirie au sein des organes consultatifs et en les associant à l'établissement des plans de circulation, en attribuant à la police de la circulation routière une compétence exclusive en cette matière et en faisant appel à un coordinateur en matière d'application des règles de la circulation routière dans les ZIP (plus petites).

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Alhoewel de wet tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus, nog maar enkele jaren oud is, stellen wij toch voor om enkele wijzigingen aan de wet aan te brengen. Met het oog op de verkeersproblematiek in het algemeen en de verkeersveiligheid in het bijzonder willen wij namelijk de verkeershandhaving structureel een grotere plaats geven. De wet zelf is ontstaan vanuit enkele maatschappelijke trauma's, zoals de Dutroux-affaire en de Bende van Nijvel en tijdens de periode van onderhandelingen rond het zogenaamde Octopusakkoord was het maatschappelijk, politiek en sociaal-psychologisch quasi onmogelijk om daarvan voldoende afstand te nemen en ook andere problemen zoals de verkeersonveiligheid ernstig te benaderen. Nu we de politiehervorming van op een iets grotere afstand kunnen bekijken, is het klimaat gunstiger om het geleverde werk hier en daar bij te sturen. Daarbij komt dat we van de gelegenheid gebruik kunnen maken om recent ontwikkelde wetenschappelijk gefundeerde inzichten omtrent verkeershandhaving beter in te bedden in de nieuwe politiestructuren.

Vanzelfsprekend blijven wij in dit wetsvoorstel uitgaan van de basisoptie dat men inzake verkeersveiligheid tegelijkertijd moet werken aan het gedrag van de weggebruiker – vooral een federale en in mindere mate een Europese bevoegdheid –, het voertuig - dat grotendeels een Europese bevoegdheid is - en de infrastructuur - die onder de gewesten en de gemeenten ressorteert. Dit basisschema van de verkeersonveiligheid (mens, middel, omgeving) geldt trouwens voor alle vormen van onveiligheid. Voorliggend wetsvoorstel heeft de factor mens tot onderwerp en heeft betrekking op, sensibilisering en handhaving.

Veruit de meeste slachtoffers van onveiligheid zijn verkeersslachtoffers.

Dit voorstel gaat uit van de stelling dat verkeersonveiligheid de belangrijkste vorm is van onveiligheid. Langs de subjectieve zijde is er de vaststelling van de veiligheidsmonitoring van de algemene politiesteundienst die stevast

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Bien que la loi organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux ne date que de quelques années, nous proposons d'y apporter un certain nombre de modifications. Soucieux de contribuer à résoudre la problématique de la circulation routière en général, et de la sécurité routière en particulier, nous entendons en effet accorder, sur le plan structurel, une plus grande place à l'application des règles de la circulation routière. La loi même trouve son origine dans quelques traumatismes sociaux, tels que l'affaire Dutroux et les exactions des tueurs du Brabant, et, au moment des négociations qui ont abouti à la conclusion de l'accord «Octopus», il était quasi impossible, d'un point de vue social, politique et socio-psychologique, de s'en distancier suffisamment et d'aborder sérieusement d'autres problèmes tels que l'insécurité routière. A présent que nous pouvons prendre davantage de recul par rapport à la réforme des services de police, l'état d'esprit est plus propice pour apporter quelques corrections à ladite loi. Nous pouvons par ailleurs mettre l'occasion à profit pour intégrer certaines conceptions récentes et scientifiquement fondées en matière d'application des règles de la sécurité routière dans les nouvelles structures policières.

Dans la présente proposition de loi, nous nous en tenons évidemment à l'option de base selon laquelle il faut à la fois, en ce qui concerne la sécurité routière, agir sur le comportement de l'usager de la route – ce qui constitue essentiellement une compétence fédérale et, dans une moindre mesure, une compétence européenne –, veiller à la sécurité du véhicule – ce qui constitue essentiellement une compétence européenne – et améliorer l'infrastructure – ce qui relève de la compétence des régions et des communes. Ce schéma de base auquel se ramène l'insécurité routière (facteur humain, véhicule, environnement) vaut d'ailleurs pour toutes les formes d'insécurité. La présente proposition de loi est centrée sur le facteur humain et concerne la sensibilisation et l'application des règles de la circulation routière.

La grande majorité des victimes de l'insécurité sont des victimes de la route.

La présente proposition de loi part du principe que l'insécurité routière est la principale forme d'insécurité. D'un point de vue subjectif, il y a le constat du monitoring de la sécurité du Service général d'appui policier, selon lequel l'insécurité routière constitue la

verkeersonveiligheid als belangrijkste bron aanwijst van het onveiligheidsgevoel bij de bevolking¹. Langs de objectieve zijde zijn er de cijfers inzake doden en gewonden. In elk geval staat daarbij vast dat het aantal mensen dat het leven verliest in het verkeer een veelvoud is van het aantal mensen dat om het leven komt ten gevolge van alle (andere) vormen van criminaliteit samen. Men moet het aandurven daaruit zijn conclusies te trekken, ook voor wat betreft de organisatie en de werking van de politiediensten.

Wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat deze conclusies vooralsnog helaas niet getrokken worden. Men kan bezwaarlijk zeggen dat de verkeershandhaving tot nu toe voor de overheid en voor de politiediensten zelf een prioriteit is geweest. Wij durven onomwonden stellen dat de politieke wil daartoe steeds heeft ontbroken. Hoe verklaart men dat de federale overheid niet eens een betrouwbaar statistisch overzicht kan geven van de vaststellingen van verkeersovertredingen, terwijl zulks wel kan voor andere misdrijven? Hoe verklaart men dat sommige korpsen niet of nauwelijks meewerken aan de statistische verwerking van letselongevallen? Hoe verklaart men dat er niet eens een opleiding of bijscholing verkeershandhaving bestaat in de politiescholen? Hoe verklaart men dat de provinciale verkeerseenheden om de haverklap worden ingezet voor opdrachten die geen jota met verkeershandhaving te maken hebben? Hoe verklaart men dat er slechts een handvol mensen zich bij de studiediensten en de steundiensten bezighoudt met verkeer, terwijl dat voor andere elementen van de politiezorg ettelijke tientallen zijn? Hoe verklaart men dat er geen enkele werkwijze is om de minister van Binnenlandse Zaken op de hoogte te brengen van de acties van de politiediensten inzake verkeershandhaving? Hoe verklaart men de onomstootbaar blijvende wanverhouding inzake reële aandacht voor enerzijds de controle op het verkeersgedrag en anderzijds op andere vormen van onveiligheid? De algemene banalisering van de verkeerscriminaliteit werd en wordt de facto door de houding van de bevoegde overheden en de top van de politiediensten zelf helaas alleen maar bevestigd.

principale source du sentiment d'insécurité qui règne parmi la population¹. D'un point de vue objectif, il y a les chiffres relatifs au nombre de morts et de blessés. Il est en tout cas établi à cet égard que le nombre de personnes qui perdent la vie dans la circulation routière est un multiple du nombre de personnes qui perdent la vie à la suite de toutes les (autres) formes de criminalité réunies. Il faut oser en tirer les conclusions, y compris en ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement des services de police.

Nous ne pouvons nous défaire de l'impression que ces conclusions n'ont – hélas – pas encore été tirées.

En effet, on peut difficilement dire que l'application des règles de la circulation routière ait constitué jusqu'à présent une priorité pour les pouvoirs publics et pour les services de police eux-mêmes. Nous osons affirmer sans détour que la volonté politique a toujours fait défaut en la matière. Comment expliquer en effet que les autorités fédérales ne puissent même pas fournir un relevé statistique fiable des constats d'infractions au code de la route, alors qu'elles sont en mesure de le faire pour d'autres infractions ? Comment expliquer que certains corps ne collaborent pas ou pratiquement pas au traitement statistique des accidents de circulation ayant entraîné des lésions corporelles ? Comment expliquer encore qu'il n'existe même pas, dans les écoles de police, de formation ou de recyclage dans le domaine de l'application des règles de la circulation routière ? Comment expliquer que les unités provinciales de circulation se voient confier à tout bout de champ des missions qui n'ont absolument rien à voir avec cette application ? Comment expliquer aussi qu'il n'y ait qu'une poignée de collaborateurs au sein des services d'étude et des services d'appui qui s'occupent de la circulation routière, alors qu'ils sont plusieurs dizaines à être affectés à d'autres aspects de la fonction de police ? Comment expliquer qu'aucune procédure n'a été prévue pour informer le ministre de l'Intérieur des actions des services de police en matière d'application des règles de la circulation routière ? Comment expliquer enfin le déséquilibre criant entre l'attention portée au contrôle du comportement dans la circulation et celle portée à d'autres formes d'insécurité ? En fait, l'attitude des autorités compétentes et de la direction des services de police mêmes n'a fait et ne fait encore – hélas – que confirmer la banalisation générale de la criminalité routière.

¹ Zie bv. Sylviane BOGAERTS en Patricia SCHARFF, *De Veiligheidsmonitor 1998*, Kluwer Editorial, Diegem 1998, blz. 11. Het verkeer krijgt hier een globale «indicatorwaarde» van 4,85 tegenover 3,94 voor de verloedering van de omgeving, 2,94 voor vermogensdelicten en 1 voor alle mogelijke vormen van dreiging.

¹ Voir, par exemple, Sylviane BOGAERTS et Patricia SCHARFF, *De Veiligheidsmonitor 1998*, Kluwer Editorial, Diegem 1998, p. 11. La circulation routière correspond en l'occurrence à un indice global de 4,85 contre 3,94 pour la dégradation de l'environnement, 2,94 pour les délits patrimoniaux et 1 pour toutes les formes possibles de menace.

De bestaande banalisering van de verkeerscriminaliteit.

Waar komt deze banalisering vandaan? Het verkeer is een collectief gebeuren waaraan zowat iedereen deelneemt met de wetenschap dat zelfs zware overtredingen *meestal* geen ernstige gevolgen hebben. Daarenboven kunnen verkeersovertredingen in zekere zin «winst» opleveren (tijdswinst, het afreageren van frustraties, machtsgevoel, prestige)².

Verkeersovertredingen situeren zich niet rechtstreeks in de criminele sfeer die in onze tijd de geesten bezighoudt. Gesitueerd tegenover de spectaculaire «zware» criminaliteit met onmiddellijk tastbare negatieve gevolgen leidt het massale en algemeen verspreide karakter van de verkeersmisdrijven, in alle openbaarheid begaan door mensen van alle leeftijden en sociale klassen en meestal zonder ernstige gevolgen, in de psychologie van vele verkeersdeelnemers tot een banalisering ervan. Slechts uitzonderlijk richt de bevolking zich openlijk en daadwerkelijk tegen een persoon die een verkeersmisdrijf heeft gepleegd, bv. wanneer een dronken bestuurder op een groep kinderen is ingereken en vluchtmisdrijf pleegde na het ongeval.

Maar veelal zullen automobilisten een soort eigen verkeerscode hanteren die in mindere of meerdere mate afwijkt van de geldende verkeersregels, in de overtuiging dat alles mag indien zij de toestand maar onder controle (denken) te hebben. Zolang zij denken geen ongeval te zullen veroorzaken of niet in een ongeval betrokken te zullen worden, beschouwen de meeste automobilisten hun niet-reglementair rijgedrag niet als onveilig, niet als immoreel en zeker niet als crimineel³.

Hierbij moet worden toegegeven dat deze mentaliteit ook in de hand wordt gewerkt door een infrastructuurconcept uit de voorbije decennia en door een verkeerssignalisatie die niet altijd even adequaat is. Maar het is even waar dat de aanpassing van de infrastructuur zeer veel financiële middelen en tijd vraagt en dat ook een aangepaste infrastructuur met adequate verkeerssignalisatie zeker niet altijd een veilig verkeersgedrag uitlokt.

² Zie C. WILDERVANCK, «Beïnvloeding van snelheidsgedrag», in *Verkeerskunde*, nr. 5, 1991, blz. 21.

³ Zie C. CORBETT-M. SIMON, *Unlawful Driving Behaviour*, TRL; Crowthorne 1992, blz. 76. Geciteerd door Romain POTE, «De specificiteit van de verkeerscriminaliteit», in M. VANSNICK e.a., *Strafrechtelijk beleid inzake Verkeer*, Kluwer Editorial, 1995.

La banalisation actuelle de la criminalité routière

Comment expliquer cette banalisation ? La circulation routière est une activité collective à laquelle presque tout le monde participe tout en sachant que, *la plupart du temps*, même les infractions graves n'ont pas de conséquences sérieuses. Par ailleurs, les infractions routières peuvent, en quelque sorte, s'accompagner d'un «bénéfice» (gain de temps, évacuation de frustrations, sentiment de puissance, prestige)².

Les infractions routières ne se situent pas directement dans le champ de la criminalité qui occupe actuellement les esprits. Contrairement à la «grande» criminalité spectaculaire, dont les conséquences négatives sont immédiates et concrètes, la multiplication et la généralisation des infractions routières, qui sont commises au vu et au su de tout le monde par des individus de tous âges et de toutes conditions sociales, le plus souvent sans conséquences sérieuses, conduisent à leur banalisation dans l'esprit de nombreux usagers de la route. Ce n'est qu'exceptionnellement que la population s'en prend ouvertement et effectivement à un individu qui a commis une infraction routière, par exemple lorsqu'un conducteur en état d'ébriété renverse un groupe d'enfants avant de se rendre coupable d'un délit de fuite.

La plupart du temps, les automobilistes appliquent toutefois, en quelque sorte, leur propre code de la route, qui s'écarte plus ou moins des règles de circulation en vigueur, convaincus que tout est permis tant qu'ils sont (ou pensent être) maîtres de la situation. Tant qu'ils croient qu'ils ne provoqueront pas d'accident ou qu'ils ne seront pas impliqués dans un accident, la plupart des automobilistes estiment que leur conduite non réglementaire n'est pas dangereuse, qu'elle n'est pas immorale et qu'elle n'est certainement pas criminelle³.

Force est de reconnaître, à cet égard, que cet état d'esprit est également renforcé par une infrastructure dont la conception remonte aux décennies passées, ainsi que par une signalisation routière qui n'est pas toujours adaptée. Il est tout aussi vrai, cependant, qu'il faudrait des moyens financiers considérables et beaucoup de temps pour modifier l'infrastructure; et que même une infrastructure adaptée, assortie d'une signalisation routière adéquate, n'induit certainement pas toujours un comportement respectueux des règles de la sécurité routière.

² Voir C. WILDERVANCK, «Beïnvloeding van snelheidsgedrag», in *Verkeerskunde*, n° 5, 1991, p. 21.

³ Voir C. CORBETT-M. SIMON, *Unlawful Driving Behaviour*, TRL; Crowthorne 1992, p. 76. Cité par Romain POTE, «De specificiteit van de verkeerscriminaliteit», in M. VANSNICK e.a., *Strafrechtelijk beleid inzake Verkeer*, Kluwer Editorial, 1995.

Ook als men rekening houdt met de ongevallen die (gedeeltelijk) op rekening te schrijven zijn van de infrastructuur of het voertuig, lijdt het geen enkele twijfel dat de banalisering van de verkeerscriminaliteit in belangrijke mate aan de basis ligt van vele verkeersdoden, zwaar of licht gewonden en materieel verlies. Het is vooral aan de handhaving in de ruime zin van het woord om daaraan een halt toe te roepen en bij de weggebruikers op termijn een duurzame mentaliteitswijziging tot stand te brengen. Deze duurzame mentaliteitswijziging kan inderdaad niet het eenzijdige gevolg zijn van sensibiliserings- en opvoedingsacties, maar veel meer van een consequent volgehouden planmatige verkeershandhaving van hoge kwaliteit (waarvan sensibilisering en communicatie een onderdeel is).

Noodzaak van een kwaliteitsvolle verkeershandhaving.

Een degelijke handhaving⁴ wordt gekenmerkt door:

1° een hoge subjectieve pakkans. Deze wordt op een dubbele wijze in de hand gewerkt : enerzijds door een ernstige objectieve pakkans, en anderzijds door een aangepaste communicatie (via de massamedia, maar ook langs de weg zelf en tevens gepersonaliseerd) tussen de handhaver en de weggebruikers. En daarvan is in ons land veel te weinig sprake. Een degelijke verkeershandhaving is iets anders dan (meestal lukraak) vaststellingen doen en processen-verbaal schrijven. Maar anderzijds smelt het subjectieve gevoel van veelvuldig gecontroleerd te worden weg als sneeuw voor de zon wanneer de objectieve pakkans te laag ligt. En men kan niet anders dan toegeven dat dit laatste inderdaad het geval is. Zo is het statistisch een uitgemaakte zaak dat men in ons land gemiddeld zesmaal de omtrek van de aarde kan afleggen vooraleer men een proces-verbaal voor overdreven snelheid krijgt en dat de objectieve pakkans voor overdreven snelheid zo wat tien à dertien maal hoger ligt in Nederland. Voor alcoholovertredingen gaat het qua pakkans om een verhouding van één in ons land tegen drie in Nederland.

⁴ Zie ook : *Snelheidshandhaving. Referatenboek van de studiedag op 21 mei 1999 van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.*

Même si l'on tient compte des accidents imputables (en partie) à l'infrastructure ou au véhicule, il ne fait aucun doute que la banalisation de la criminalité routière est, dans une large mesure, responsable de nombreux morts ou blessés, graves ou légers, ainsi que de dégâts matériels. C'est essentiellement par le biais de la politique criminelle au sens large qu'il convient de mettre un terme à cette dérive et de provoquer à terme un changement durable de mentalité chez les usagers de la route. Ce changement durable de mentalité ne saurait en effet résulter uniquement d'actions de sensibilisation et d'éducation, mais devrait plutôt être suscité par la mise en œuvre d'une politique efficace visant à assurer le respect des règles édictées, politique qui devrait être menée de manière systématique et conséquente (et dont la sensibilisation et la communication seraient une composante).

Nécessité d'une politique efficace permettant d'assurer le respect des règles de la circulation

Une politique criminelle de qualité⁴ se caractérise par:

1° une probabilité subjective élevée de se faire prendre. Celle-ci serait accrue d'une double manière : d'une part, par le biais d'une probabilité objective sérieuse de se faire prendre et, d'autre part, par le biais d'une communication appropriée (par le biais des medias, mais aussi le long des routes mêmes ; cette communication serait également personnalisée) entre les personnes chargées de mettre en œuvre la politique criminelle et les usagers de la route. Or, l'on ne prend pas suffisamment en compte cet aspect de la question dans notre pays. Mener une politique efficace afin d'assurer le respect des règles de la circulation routière ne consiste pas qu'à procéder à des constatations (généralement, au hasard) et à dresser des procès-verbaux. Par ailleurs, le sentiment subjectif d'être contrôlé fréquemment s'estompe rapidement lorsque la probabilité objective de se faire prendre est trop faible. Or, force est de reconnaître que tel est effectivement le cas. C'est ainsi qu'il est statistiquement établi que, dans notre pays, l'on peut faire en moyenne six fois le tour de la terre avant de se voir dresser un procès-verbal pour excès de vitesse et que la probabilité objective de se faire prendre pour un excès de vitesse est dix à trente fois plus élevée aux Pays-Bas. En ce qui concerne la conduite en état d'ivresse, la probabilité de se faire prendre est trois fois plus élevée aux Pays-Bas.

⁴ Voir aussi : *Politique criminelle en matière de vitesse. Compte rendu de la journée d'étude du 21 mai 1999 de l'Institut belge pour la sécurité routière.*

Bij deze daadwerkelijke controles is het evenzeer belangrijk om een evenwichtige mix te krijgen van bemande en onbemande controles, onopvallende en goed zichtbare controles, verrassingscontroles en voldoende staandhoudingen. Een degelijke handhaving veronderstelt dus onmiskenbaar een reële toename van het werkvolume van de politiediensten en dus ook voldoende personeel. Er moet op al deze vlakken in ons land nog een lange weg afgelegd worden.

Kortom, de geïntegreerde benadering van de verkeershandhaving ontbreekt nog en daarom ervaren automobilisten een proces-verbaal veelal als «brute pech» en kan men onmogelijk verwachten dat de huidige handhaving, globaal gesproken, de weggebruikers ertoe aanzet hun gedrag te wijzigen;

2° een planmatige, consequente en volgehouden aanpak: hierbij moet prioriteit worden gegeven aan de gevaarlijkste plaatsen, de gevaarlijkste ogenblikken en de gevaarlijkste gedragingen. Uiteraard moeten alle politiediensten zonodig ook kunnen controleren en verbaliseren buiten de context van het veiligheidsplan. Maar toch moeten we uitgaan van het principe dat de handhaving van de veiligheidsrisico's inderdaad belangrijker is dan de handhaving van de verkeersregels zonder meer. Er is in ons land helaas nauwelijks een handavingsstrategie aanwezig. En het besef dat verkeershandhaving eigenlijk een «vak» is in de echte zin van het woord is onvoldoende aanwezig. Ook de professionele deskundigheid, het nodige personeel en de nodige financiële middelen ontbreken veelal. Dat komt omdat tot nu toe steeds de politieke wil, alsook de bereidheid bij de top van de politiediensten ontbroken heeft om er ernstig werk van te maken. Een andere structurele reden daarvoor is dat de politie helemaal onder de bevoegdheid van het departement Binnenlandse Zaken valt, die niet vertrouwd is met de verkeersproblematiek in het algemeen en (de noodzaak van) een degelijke verkeershandhaving in het kader van de verkeersveiligheid veelal onderschat;

Dans le cadre de la réalisation de ces contrôles effectifs, il est tout aussi important de doser de manière équilibrée les contrôles effectués par des agents qualifiés et les contrôles effectués par des caméras automatiques, les contrôles discrets et les contrôles bien visibles, les contrôles-surprises et les interpellations. Les efforts consentis en vue d'assurer l'application des règles de la circulation routière entraîneront dès lors indéniablement une augmentation réelle du volume de travail des services de police, ce qui suppose qu'ils disposent du personnel suffisant. La Belgique a encore un long chemin à parcourir dans tous ces domaines.

En résumé, il n'y a pas encore, chez nous, de stratégie intégrée propre à assurer le respect des règles de la circulation (c'est d'ailleurs la raison pour laquelle les automobilistes expérimentés considèrent généralement le fait de se faire verbaliser comme de la pure malchance) et l'on ne peut donc s'attendre, d'une manière globale, à ce que la manière actuelle d'assurer le respect de ces règles incite les usagers de la route à modifier leur comportement.

2° une approche systématique, cohérente et résolue : il faut, à cet égard, concentrer en priorité les efforts sur les endroits les plus dangereux, les moments les plus dangereux et les comportements les plus dangereux. S'il va sans dire que tous les services de police doivent également, si nécessaire, pouvoir contrôler et verbaliser en dehors du cadre du plan de sécurité, nous devons toutefois partir du principe que la prévention des risques en matière de sécurité est en effet plus importante que la simple répression des infractions aux règles de la circulation routière. Malheureusement, en Belgique, on décèle à peine un semblant de stratégie en matière d'application de ces règles et on n'est pas encore suffisamment conscient du fait que l'implémentation des règles de sécurité routière est en fait un « métier » au sens propre du terme. Il faut généralement déplorer l'absence de professionnalisme et le manque de personnel et de moyens financiers. Cette situation est la conséquence du fait que, jusqu'à présent, la volonté politique a toujours fait défaut et que les hauts responsables des services de police ne se sont jamais montrés disposés à prendre le taureau par les cornes. Une autre raison structurelle de cet état de choses est que la police relève entièrement du département de l'Intérieur, qui n'est pas familiarisé avec la problématique de la circulation routière en général et qui sous-estime généralement les efforts que requiert une application correcte des règles de la circulation dans le cadre de la sécurité routière ainsi d'ailleurs que la nécessité de tels efforts);

3° een snelle, aangepaste en onbetwifelbare bestraffing. Ook op dit vlak schiet ons land nog erg tekort. Alleen al de massale seponeringen van processen-verbaal inzake verkeersovertredingen (gemiddeld zowat 40 %) zijn een aanfluiting van elke ernst.⁵ De justitiële afhandeling is echter onderwerp van een ander wetgevend initiatief.

Structurele inbedding van kwaliteitsvolle verkeershandhaving in de nieuwe politiewet.

Voorliggend wetsvoorstel heeft de bedoeling om de verkeershandhaving structureel en diepgaand wettelijk te verankeren in het politiegebeuren, meer bepaald in de politiehervorming. Op deze wijze heeft de verkeershandhaving veel meer kansen op succes. Fundamenteel dient deze verankering te gebeuren te gebeuren:

a) door de verkeersveiligheidsdeskundigen en de wegbeheerders een uitdrukkelijke plaats te geven in de adviesorganen, alsook in de verkeersveiligheidsplanning zelf. Verkeershandhaving vraagt op de eerste plaats een specifieke verkeerskundige kennis, die o.m. stoelt op een inzicht in de dynamische wisselwerking tussen infrastructuurverbetering en handhaving (die bv. reeds werd erkend in de wetgeving betreffende de onbemande camera's);

b) door de minister die bevoegd is voor verkeer(sveiligheid) wettelijk medebevoegd te maken voor de politie voorzover het gaat om verkeershandhaving. De traditionele onderwaardering van de «onaantrekkelijke» verkeershandhaving door de leiding van de politiediensten, versterkt door het gebrek aan vertrouwdsheid met en – laat ons eerlijk zijn – ook aan daadwerkelijke interesse voor de materie bij het departement Binnenlandse Zaken maakt zulke structurele ingreep noodzakelijk.

Het is maatschappelijk niet verdedigbaar om enerzijds een minister bevoegd te maken voor verkeer(sveiligheid) maar hem niet de mogelijkheid te geven om die bevoegdheid in het algemeen belang ten

⁵ Zie het antwoord van de minister van Justitie op schriftelijke vraag nr. 559 dd. 22 april 1997.

3° une répression rapide, adaptée et non sujette à caution. Sur ce plan aussi, notre pays est encore loin de constituer un exemple. Le classement en masse de procès-verbaux dressés pour infractions en matière de roulage (quelque 40% en moyenne) suffit à prouver le manque total de sérieux en ce domaine⁵. Signalons cependant que le traitement judiciaire fait l'objet d'une autre initiative législative.

Intégration structurelle, dans la nouvelle loi sur la police, d'une stratégie efficace propre à assurer le respect des règles de la circulation routière

La présente proposition de loi vise à ancrer profondément, de façon structurelle et par le biais de la loi, la stratégie visant au respect des règles de la circulation dans la fonction de police et, plus particulièrement, dans la configuration du service de police résultant de la réforme des structures policières. Cet ancrage augmentera sensiblement les chances de réussite de cette stratégie. Fondamentalement, cet ancrage devra s'opérer

a) en réservant aux spécialistes de la sécurité routière et aux gestionnaires de la voirie une place au sein des organes consultatifs et en les associant formellement à l'élaboration des plans en matière de sécurité routière. L'implémentation des mesures en matière de sécurité routière requiert avant tout des connaissances spécifiques en matière de traficologie, connaissances qui reposent notamment sur une compréhension de l'interaction dynamique entre l'amélioration de l'infrastructure et la mise en œuvre d'une stratégie visant à assurer le respect des règles (cette interaction a déjà été reconnue, par exemple, dans la législation relative aux caméras fonctionnant sans la présence d'agent qualité) ;

b) en faisant relever la police également de la compétence légale du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, pour autant qu'il s'agisse de l'application des règles de la circulation routière. Le peu d'intérêt que la direction des services de police accorde traditionnellement à la police de la circulation routière, considérée comme une mission peu attrayante, auquel s'ajoutent la méconnaissance de cette matière dans le chef du département de l'Intérieur et - disons-le franchement – son désintérêt pour celle-ci, rend indispensable une telle mesure structurelle.

Il n'est pas défendable, d'un point de vue social, de faire d'une part relever la sécurité routière de la compétence d'un ministre sans lui donner la possibilité d'exercer pleinement cette compétence dans l'intérêt

⁵ Voir la réponse donnée par la ministre de la Justice à la question écrite n° 559 du 22 avril 1997.

volle waar te maken, terwijl anderzijds het departement Binnenlandse Zaken en de leiding van de politiediensten aan de verkeershandhaving niet de plaats geven die noodzakelijk is. In de praktijk betekent deze wijziging dat de minister bevoegd voor verkeer samen met zijn collega Binnenlandse Zaken de voogdij krijgt over de opleiding van de verkeerspolitie, voor de voogdij over de concrete planning en uitvoering van de verkeershandhaving, voor de nodige middelen, de uitrusting en het personeel, etc. Het algemene politiestatuut, de salariëring, de verlofdagen, de regels m.b.t. zelfverdediging en wapendracht, etc., kortom de aangelegenheden die gemeenschappelijk zijn aan alle politiediensten vallen dan nog onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Van de weeromstuit zal de minister bevoegd voor verkeer zich niet meer kunnen wegsteken achter het argument dat hij of zij niet bevoegd is voor de controle op de naleving van de verkeersregels;

c) door de minister bevoegd voor verkeer ook te vertegenwoordigen in de nationale politieraad en de bevoegdheid voor het luik «verkeersveiligheid» in het nationale veiligheidsplan en in de zonale veiligheidsplannen over te hevelen van de minister van Binnenlandse Zaken naar de minister bevoegd voor verkeer;

d) door de provinciale verkeerseenheden uit te bouwen tot een daadwerkelijke verkeerspolitie, die **uitsluitend** bevoegd is voor het verkeer en dus niet voor andere taken ingezet kan worden. Slechts op deze wijze kan voorkomen worden dat de verkeershandhaving telkens weer op het achterplan verzeilt omwille van andere zogezegd «dringender» opdrachten zoals ordehandhaving, criminele onderzoeken, controles inzake mond-en klauwzeer, controle van illegalen in vrachtwagens en allerlei andere interventies. Wij zijn er bovendien van overtuigd dat deze werkwijze ook de ontwikkeling van de nodige specialistische deskundigheid inzake kwalitatief hoogstaande verkeershandhaving zal bevorderen;

e) door op het niveau van de provincies of de gerechtelijke arrondissementen (DIRCO) een cel uit te bouwen die de interpolitiezones bijstaat inzake verkeershandhaving en die de projecten die het grondgebied van de zone overschrijden coördineert;

f) door daar waar er geen lokale verkeerspolitie is, minstens een coördinator verplicht te maken die de eindverantwoordelijkheid draagt voor de lokale

général, alors que, d'autre part, le département de l'Intérieur et la direction des services de police n'accordent pas l'importance qu'ils devraient à l'application des règles de la circulation routière. Dans la pratique, la modification que nous proposons signifie que le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions exercera, avec son homologue de l'Intérieur la tutelle sur la formation de la police de la route et la tutelle sur la planification concrète et la mise en oeuvre de la stratégie pour assurer le respect des règles de la circulation routière, sur les moyens nécessaires, l'équipement et le personnel, etc. Le statut général de la police, les rémunérations, les jours de congé, les règles en matière de légitime défense et de port d'arme, etc., bref, les aspects communs à tous les services de police continueront donc de relever de la compétence du ministre de l'Intérieur. Par conséquent, le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ne pourra plus se réfugier derrière l'argument selon lequel il n'est pas compétent pour contrôler le respect des règles en matière de circulation routière.

c) en représentant également le ministre qui a les communications dans ses attributions au conseil national de police et en transférant la compétence pour le volet « sécurité routière » figurant dans le plan national de sécurité et dans le plan zonal de sécurité du ministre de l'intérieur au ministre qui a la circulation routière dans ses attributions;

d) en transformant les unités provinciales de circulation en une véritable police de la circulation, qui serait **exclusivement** compétente pour la circulation et ne pourrait plus être engagée pour d'autres missions. Ce n'est qu'ainsi que l'on peut éviter que l'application des règles de la circulation routière ne passe chaque fois au second plan en raison de « l'urgence » d'autres missions, comme le maintien de l'ordre, les enquêtes criminelles, les contrôles en matière de fièvre aphteuse, les contrôles de camions en vue de l'interception d'il-légaux et toutes sortes d'autres interventions. Nous sommes en outre convaincu que cette façon de procéder favorisera aussi le développement du savoir-faire requis pour assurer une application correcte et efficace des règles de la circulation routière;

e) en créant, au niveau des provinces ou des arrondissements judiciaires (DIRCO), une cellule qui assiste les zones interpolices en matière d'application des règles de la circulation routière et coordonne les projets qui dépassent le territoire de la zone;

f) en imposant, là où il n'y a pas de police locale de la circulation, la présence d'au moins un coordinateur, qui assume la responsabilité finale en ce qui concerne

verkeershandhaving en die het aanspreekpunt is voor de arrondissementele cel verkeershandhaving.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

Dit artikel maakt de minister bevoegd voor verkeer samen met zijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken bevoegd voor het algemeen politiebeleid voorzover het om verkeersaangelegenheden gaat.

Art. 3

De minister bevoegd voor verkeer krijgt advies van de federale politieraad omtrent de verkeersaangelegenheden. Hij dient ook vertegenwoordigd te zijn in de federale politieraad. Om de verkeersveiligheid voldoende aan bod te laten komen worden ook twee verkeersdeskundigen opgenomen in deze politieraad. Bovendien moeten de vertegenwoordigers van de beheerders van de gewestwegen er mede voor instaan dat er bij het luik «verkeersveiligheid» steeds wordt uitgegaan van een dynamische wisselwerking tussen infrastructuur en handhaving.

Art. 4

Vermits de minister bevoegd voor verkeer medebevoegd wordt voor de verkeerspolitie voorzover het om verkeersaangelegenheden gaat, dient hij ook advies te krijgen van de politieraad over het luik «verkeersveiligheid in het ontwerp-veiligheidsplan en dient hij ook bevoegd te zijn voor de weking van de politieraad.

Art. 5

De beheerders van de gewestwegen dienen vanuit de dynamische wisselwerking tussen verkeersinfrastructuur en verkeershandhaving ook zitting te hebben in de zonale veiligheidsraad, waar het zonale veiligheidsplan wordt voorbereid.

la mise en œuvre au niveau local de la politique visant à l'application des règles de la circulation et qui est l'interlocuteur de la cellule chargée de cette mise en œuvre au niveau de l'arrondissement.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Cet article prévoit que le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions est compétent, conjointement avec ses collègues de la Justice et de l'Intérieur, pour ce qui concerne la politique générale en matière de police, pour autant qu'il s'agisse de circulation routière.

Art. 3

Le conseil fédéral de police donne des avis au ministre qui a la circulation routière dans ses attributions à propos des matières touchant à la circulation routière. Le ministre doit aussi être représenté au Conseil fédéral de police. Deux spécialistes de la circulation routière siègent également dans ce conseil de police afin de veiller à ce que le thème de la sécurité routière soit suffisamment pris en compte. De plus, les représentants des gestionnaires des voiries régionales doivent veiller à ce qu'il y ait toujours une interaction dynamique entre l'infrastructure et la mise en œuvre de la stratégie visant à assurer le respect des règles de la circulation en ce qu'elles intéressent la « sécurité routière ».

Art.4

Puisque le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions sera en partie compétent pour la police de la circulation en ce qui concerne les matières relatives à la circulation, il doit également recevoir l'avis du conseil de police sur le volet « sécurité routière » figurant dans le projet de plan de sécurité et sera chargé de déterminer les modalités de fonctionnement de ce conseil de police.

Art. 5

Dans l'optique d'une interaction dynamique entre l'infrastructure routière et la mise en œuvre de la stratégie visant à assurer le respect des règles de la circulation, les gestionnaires des voiries régionales doivent aussi siéger au conseil zonal de sécurité, au sein duquel est préparé le plan zonal de sécurité.

Art. 6

Vermits de minister bevoegd voor verkeer structureel bevoegd is voor de verkeershandhaving, dient hij ook het luik van de zonale veiligheidsplannen goed te keuren.

Art. 8

Vanuit al het vorige is het duidelijk dat de minister bevoegd voor verkeer medebevoegd moet zijn voor de opdrachten en prioritaire doelstellingen van de federale politie, voorzover zij de verkeersveiligheid betreffen.

Art. 9

Het nieuwe artikel 93*bis* richt bij wet een subdirectie federale verkeerspolitie op, die centraal en gedeconcentreerd op het niveau van de provincies en van de gerechtelijke arrondissementen werkt onder de voogdij van de minister van Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor verkeer. De verkeerspolitie valt, voor wat betreft het algemene statuut en structuur e.d. onder de minister van Binnenlandse Zaken, maar voor de concrete operaties, de opleiding en de daartoe noodzakelijke werkmiddelen en manschappen is de minister bevoegd voor verkeer medebevoegd.

De federale verkeerspolitie zal de verkeershandhaving en de doorstroming op zich nemen op autosnelwegen en op de verbindingswegen, die van grotere betekenis zijn dan de secundaire gewestwegen die dorpskernen met elkaar verbinden; de cel verkeerspolitie op het niveau van de gerechtelijke arrondissementen heeft een stimulerende en coördinerende functie m.b.t. de zonale verkeershandhaving door de lokale politie. Om te garanderen dat de verkeerspolitie een daadwerkelijke verkeershandhaving van hoog kwalitatief en kwantitatief niveau realiseert, reiken haar bevoegdheden niet verder dan de handhaving van de verkeersregels, het vaststellen van ongevallen en de begeleiding van verkeersstromen bij filevorming.

De IPZ zijn veelal te klein van omvang om een verkeerspolitie op te richten. Weliswaar behouden zij desgewenst de mogelijkheid tot oprichting ervan. In-

Art. 6

Puisqu'il est compétent sur le plan structurel pour assurer l'implémentation des mesures de sécurité routière, le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions doit également approuver le volet « sécurité routière » des plans zonaux de sécurité.

Art. 8

Il ressort clairement de tout ce qui précède que le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions doit également partager la compétence en ce qui concerne les missions et les objectifs prioritaires de la police fédérale, dans la mesure où ceux-ci regardent la sécurité routière.

Art. 9

Le nouvel article 93*bis* crée, par voie légale, une sous-direction fédérale « Police de la circulation », qui fonctionne de manière centralisée et déconcentrée au niveau des provinces et des arrondissements judiciaires, sous la tutelle du ministre de l'Intérieur et du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions. La police de la circulation relève du ministre de l'Intérieur pour ce qui concerne le statut général, la structure, etc., mais le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions partage la compétence y relative en ce qui concerne les opérations concrètes et la formation ainsi qu'en ce qui concerne les moyens de fonctionnement et les effectifs nécessaires.

La police de la circulation fédérale assurera l'application des règles de la circulation routière et la fluidité du trafic sur les autoroutes et les voies de liaison, lesquelles sont plus importantes que les voies régionales secondaires reliant les agglomérations rurales ; la cellule « Police de la circulation » fonctionnant au niveau des arrondissements judiciaires assumera une fonction de stimulation et de coordination en ce qui concerne l'application au niveau des zones des règles de la circulation par la police locale. Pour garantir que la police de la circulation veille effectivement au respect des règles de la circulation de manière à répondre à des critères qualitatifs et quantitatifs élevés, ses compétences se limiteront à veiller au respect des règles de circulation routière, à dresser les constats d'accident et à canaliser les flux de circulation en cas de bouchon.

Les zones interpolices sont généralement trop exiguës pour organiser une police de la circulation routière. Toutefois, celles qui le souhaitent ont la possibi-

dien de IPZ daartoe overgaat, is deze politiedienst wel uitsluitend bevoegd voor de verkeersaangelegenheden in het algemeen en de handhaving in het bijzonder.

In alle geval moet iedere IPZ op zijn minst een coördinator verkeershandhaving aanduiden die toeziet op de lokale (planmatige) verkeershandhaving en ook instaat voor de coördinatie met de cel verkeershandhaving op het niveau van de gerechtelijke arrondissementen.

Art. 10

Het spreekt vanzelf dat de minister bevoegd voor verkeer gezag moet hebben over programma's die betrekking hebben op de bestrijding of opvolging van specifieke fenomenen in het verkeer (bv. overladen vrachtwagens, rij- en rusttijden, drugs in het verkeer, agressief verkeersgedrag,...) Daartoe wordt artikel 95 van de politiewet gewijzigd.

Art. 11 en 12

In functie van een kwalitatief en kwantitatief hoge verkeershandhaving is het belangrijk dat de minister bevoegd voor verkeer medebevoegd is voor de algemene principes inzake de organisatie, de werking en het algemeen beheer van de federale politie voor zover het om de verkeersveiligheid gaat en dat dit alles inzake verkeersaangelegenheden ook onder zijn gezag staat. De wijziging van de artikelen 97 en 98 is daarvan de uitdrukking.

Art. 13

De wijziging aan artikel 99 van dezelfde wet is een logisch uitvloeisel van het voorgaande: het politiebeleid wordt – wat verkeershandhaving betreft – medebepaald door de minister bevoegd voor verkeer.

Jos ANSOMS (CD&V)
Pieter DE CREM (CD&V)
Paul TANT (CD&V)
Daniël VANPOUCKE (CD&V)

lité d'en organiser une. Si la zone interpolices décide de créer un tel service de police, les compétences de celui-ci se limiteront toutefois exclusivement aux matières liées à la circulation routière en général et à l'application des règles y afférentes en particulier.

Chaque zone interpolices doit de toute façon désigner au moins un coordinateur en matière d'application des règles de la circulation routière, chargé de veiller à l'application locale (et systématique) de ces règles et d'assurer la coordination avec la cellule d'application des règles de la circulation routière au niveau des arrondissements judiciaires.

Art. 10

Il va sans dire que le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions doit aussi avoir la haute main sur les programmes visant à réprimer et à suivre certains phénomènes spécifiques de la circulation (par exemple, la surcharge de camions, les temps de conduite et de repos, la consommation de drogue au volant, l'agressivité au volant, ...). À cet effet, il convient de modifier l'article 95 de la loi organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

Art. 11 et 12

Afin de garantir un contrôle du respect des règles de circulation routière qui soit d'un niveau élevé, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif, il convient que le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions soit également compétent en ce qui concerne les principes généraux concernant l'organisation, le fonctionnement et la gestion générale de la police fédérale, pour autant qu'ils aient trait à la sécurité routière, et que ces différents aspects liés à la circulation routière relèvent également de son autorité. Afin qu'il en soit ainsi, il est proposé de modifier les articles 97 et 98.

Art. 13

La modification de l'article 99 de la même loi est le corollaire de ce qui précède : le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions participe à la définition de la politique policière concernant l'application des règles de la circulation.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 4 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus worden de woorden «en de minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden «Binnenlandse Zaken en Justitie» en «worden».

Art. 3

In artikel 6 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in het eerste lid, 2°, worden de woorden «en een vertegenwoordiger van de Minister van Justitie» vervangen door de woorden «, een vertegenwoordiger van de minister van Justitie en een vertegenwoordiger van de minister bevoegd voor verkeer»;

b) het eerste lid wordt aangevuld als volgt:

«11° twee deskundigen inzake het wegverkeer in het algemeen en de verkeersveiligheid in het bijzonder;

12° drie vertegenwoordigers van de beheerders van de gewestwegen, één per gewest.»;

c) in het derde lid worden de woorden «en van de minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden «en van Justitie» en de woorden «De korpschef van de lokale politie».

Art. 4

In artikel 7 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in het eerste lid worden de woorden «en van de minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden «en van Justitie» en de woorden «en is deze belast met»;

b) in het derde lid worden de woorden «en van de

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 4 de la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, les mots «et le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «de l'Intérieur et de la Justice» et le mot «sont».

Art. 3

À l'article 6 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

a) à l'alinéa 1^{er}, 2°, les mots «et un représentant du ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «, un représentant du ministre de la Justice et un représentant du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions»;

b) l'alinéa premier est complété comme suit :

«11° deux spécialistes de la circulation routière, en général, et de la sécurité routière, en particulier;

12° trois représentants des gestionnaires des voiries régionales, à savoir un par région. «;

c) à l'alinéa 3, les mots «et du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «et de la Justice» et les mots «pour une période renouvelable de quatre ans.».

Art. 4

À l'article 7 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

a) dans l'alinéa 1^{er}, les mots «ainsi qu'au ministre ayant la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «aux ministres de l'Intérieur et de la Justice» et les mots «et est chargé de l'évaluation» ;

b) dans l'alinéa 3, les mots «ainsi que du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions» sont

minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden «en van Justitie» en de woorden «, de nadere regels voor de werking».

Art. 5

In artikel 35 wordt tussen het eerste en het tweede lid, het volgende lid ingevoegd:

«Wat de verkeersveiligheid betreft, neemt een afgevaardigde van de gewestelijke wegbeheerder deel aan het overleg.».

Art. 6

In artikel 37 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) het eerste lid wordt aangevuld als volgt:
«en door de afgevaardigde van de gewestelijke wegbeheerder»;

b) in het derde lid, eerste zin, worden de woorden «en van de minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden «en van Justitie» en de woorden «, die er zich over moeten uitspreken»;

c) in het derde lid, derde zin, worden de woorden «en van de minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden «en van Justitie» en de woorden «het plan niet goedkeuren».

Art. 7

In artikel 61, tweede lid, van dezelfde wet worden de woorden «of de Minister van Justitie» vervangen door de woorden «de minister van Justitie, of de minister bevoegd voor verkeer».

Art. 8

In artikel 92, tweede lid, 1°, van dezelfde wet worden de woorden «en door de minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden «en van Binnenlandse Zaken» en de woorden «, en de wijze waarop zij moeten worden verwezenlijkt».

Art. 9

In dezelfde wet wordt een artikel 93*bis* ingevoegd,

insérés entre les mots «des ministres de l'Intérieur et de la Justice» et les mots «, les modalités de fonctionnement».

Art. 5

Dans l'article 35 de la même loi, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

«En ce qui concerne la sécurité routière, un délégué du gestionnaire régional de la voirie prend part à la concertation.».

Art. 6

À l'article 37 de la même loi sont apportées les modifications suivantes:

a) dans l'alinéa 1^{er}, les mots «et par le délégué du gestionnaire régional de la voirie» sont insérés entre les mots «de sécurité» et les mots «en tenant compte»;

b) dans l'alinéa 3, première phrase, les mots «et au ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «et de la Justice» et les mots «, qui doivent se prononcer»;

c) dans l'alinéa 3, troisième phrase, les mots «ainsi que le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «de la justice» et les mots «désapprouvent le plan».

Art. 7

À l'article 61, alinéa 2, de la même loi, les mots «ou le ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «, le ministre de la Justice ou le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions».

Art. 8

Dans l'article 92, alinéa 2, 1°, de la même loi, les mots «et par le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «les ministres de la Justice et de l'Intérieur» et les mots «, ainsi que la manière dont ils sont atteints »;

Art. 9

Un article 93*bis*, libellé comme suit, est inséré dans la même loi:

luidende:

«Art. 93bis. — § 1. Binnen de bestuurlijke politie wordt een subdirectie verkeerspolitie opgericht.

Zij bestaat uit een centrale dienst en steundienst, en uit gedeconcentreerde diensten op het niveau van de provincies en van de gerechtelijke arrondissementen.

De bevoegdheid van de verkeerspolitie beperkt zich tot de verkeersaangelegenheden in het algemeen en de handhaving van de wetten en reglementen die het wegverkeer betreffen, de opstelling van het federale verkeersveiligheidsplan en de uitvoering ervan, onder het toezicht van de in artikel 99 bedoelde commissaris-generaal en onder het gezag van de minister van Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor verkeer.

§ 2. Onverminderd de bevoegdheid voor interpolitiezones tot oprichting van een lokale verkeerspolitie heeft elke interpolitiezone tenminste een coördinator verkeershandhaving, die de verantwoordelijke is voor de verkeersaangelegenheden in de zone, voor het luik verkeershandhaving in het zonale veiligheidsplan en de uitvoering ervan alsmede voor de coördinatie ervan met het federale veiligheidsplan en met de federale subdirectie verkeerspolitie.

§ 3. De minister van Binnenlandse Zaken en de minister bevoegd voor verkeer bepalen de nadere regels voor de samenwerking tussen de federale subdirectie verkeerspolitie en de interpolitiezones.».

Art. 10

In artikel 95 van dezelfde wet wordt het woord «twee» vervangen door het woord «drie».

Art 11

In artikel 97 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in het eerste lid worden de woorden «en de minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden «Binnenlandse Zaken» en de woorden «die haar hiertoe de nodige bevelen» en wordt het woord «kan» vervangen door het woord «kunnen»;

b) in het derde lid worden de woorden «en de minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden

«Art. 93bis. — Une sous-direction «police de la circulation» est créée au sein de la police administrative.

Elle se compose d'un service général, d'un service d'appui et de services déconcentrés au niveau des provinces et des arrondissements judiciaires.

La compétence de la police de la circulation se limite aux matières liées à la circulation routière, en général, et, en particulier, à l'application des lois et règlements relatifs à la circulation routière, à l'élaboration du plan fédéral de sécurité et à son exécution sous la direction du commissaire général visé à l'article 99 et sous l'autorité du ministre de l'Intérieur et du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions.

§ 2. Sans préjudice de la compétence des zones interpolices de créer, au niveau local, une police de la circulation, chaque zone interpolices compte au moins un coordinateur en matière d'application des règles de la circulation routière, ce coordinateur étant responsable des matières relatives à la circulation routière dans cette zone, du volet «application des règles de la circulation routière» du plan zonal de sécurité et de son exécution ainsi que de la coordination dudit plan avec le plan fédéral de sécurité et avec la sous-direction fédérale «police de la circulation».

§ 3. Le ministre de l'Intérieur et le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions fixent les modalités de la coopération entre la sous-direction fédérale «police de la circulation» et les zones interpolices.».

Art. 10

A l'article 95 de la même loi, le mot «deux» est remplacé par le mot «trois».

Art. 11

A l'article 97 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

a) à l'alinéa 1er, les mots «du ministre de l'Intérieur qui peut lui donner les ordres» sont remplacés par les mots «du ministre de l'Intérieur et du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions qui peuvent lui donner les ordres» ;

b) à l'alinéa 3, les mots «du ministre de l'Intérieur qui peut lui donner les ordres» sont remplacés par les mots «du ministre de l'Intérieur et du ministre qui a la

«de Minister van Justitie» en de woorden «die haar hiertoe de nodige bevelen» en wordt het woord «kan» vervangen door het woord «kunnen».

Art. 12

In artikel 98 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in het eerste lid worden de woorden «en de Minister van Justitie» vervangen door de woorden «, de minister van Justitie en de minister bevoegd voor verkeer»;

b) in het derde lid worden de woorden «en die van de Minister van Justitie» vervangen door de woorden «, die van de minister van Justitie en die van de minister bevoegd voor verkeer».

Art. 13

In artikel 99, eerste lid, van dezelfde wet worden de woorden «en door de minister bevoegd voor verkeer» ingevoegd tussen de woorden «en van Justitie» en de woorden «,en, meer in het bijzonder,».

Art. 14

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

27 september 2001

Jos ANSOMS (CD&V)
Pieter DE CREM (CD&V)
Paul TANT (CD&V)
Daniël VANPOUCKE (CD&V)

circulation routière dans ses attributions qui peuvent lui donner les ordres»;

Art. 12

A l'article 98 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

a) à l'alinéa 1^{er}, les mots «et du ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «, du ministre de la Justice et du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions»;

b) à l'alinéa 3, les mots «et celle du ministre de la Justice» sont remplacés par les mots «, celle du ministre de la Justice et celle du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions»;

Art. 13

Dans l'article 99, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «et par le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions» sont insérés entre les mots «et de la Justice» et les mots «, et plus particulièrement».

Art. 14

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

27 septembre 2001