

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1988

3 JUNI 1988

WETSVOORSTEL

tot reglementering van de verkeersbrigadiers

(Ingediend door de heer Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In de zorg voor de verkeersveiligheid krijgt het verkeersmilieu vanwege de christen-democraten een blijvende prioriteit : de veiligheid en de leefbaarheid van het verkeer zijn immers fundamenteel afhankelijk van een goede inrichting van de verkeersruimte, die aangepast moet zijn aan de beperkte mogelijkheden van de mens en ingepast in de ruimere kontekst van het wonen en verblijven. Dat neemt echter niet weg dat aanvullende maatregelen kunnen en moeten genomen worden. Binnen het kader van een veilige en leefbare verkeersinfrastructuur dient er ook aandacht te gaan naar reglementeringen, het optreden van bevoegde personen, opleiding, repressie enz.

Een van de belangrijkste problemen in het verkeer is de veiligheid van de scholieren bij hun verplaatsingen tussen thuis en de school. Hierbij is vooral het oversteken van de straat een probleem. In 1984 werden er 44 scholieren gedood in het verkeer, 648 werden er zwaargewond en 2 265 liepen lichte verwondingen op. En hoewel het aantal ongevallen zonder lichamelijke kwetsuren niet centraal geregistreerd

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1988

3 JUIN 1988

PROPOSITION DE LOI

réglementant les patrouilles scolaires

(Déposée par M. Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Parmi leurs préoccupations en matière de sécurité routière, les démocrates-chrétiens accordent une priorité constante à l'environnement routier : la sécurité de la circulation et la qualité de l'environnement routier dépendent en effet essentiellement de la qualité de l'aménagement de l'espace routier, lequel doit être adapté aux possibilités limitées de l'homme et s'intégrer dans le contexte plus large de la vie et de l'habitat. Il s'agit d'un domaine dans lequel des mesures complémentaires peuvent et doivent être prises. Dans le cadre d'une infrastructure routière de qualité, il faut également se préoccuper de la réglementation, de l'intervention des personnes compétentes, de la formation, de la répression, etc.

Un des problèmes cruciaux de la circulation est la sécurité des écoliers lors de leurs déplacements sur le chemin de l'école, surtout au moment où ils traversent la rue. En 1984, les accidents de la circulation ont fait 44 tués, 648 blessés graves et 2 265 blessés légers parmi les écoliers. Et, bien que les données relatives aux accidents sans lésions corporelles ne soient pas centralisées, un projet d'étude de l'A.S.B.L. « Mens en

wordt, mag het aantal supplementaire ongevallen met scholieren volgens de gegevens van een onderzoeksproject van de vzw « Mens en Ruimte » geschat worden op 18 000.

Vele gemeenten zetten daarom de gemeentepolitie in om de veiligheid der scholieren te bevorderen op gevaarlijke oversteekplaatsen of andere knooppunten. Maar in sommige gevallen zijn deze gevaarlijke punten zeer talrijk, en de problemen van de overbelasting van het gemeentelijke politie-apparaat zijn gekend. Aanvullende oplossingen zijn dus welkom.

Een niet onaanzienlijke bijdrage tot de verkeersveiligheid der scholieren kan geleverd worden door de zogenaamde « verkeersbrigadiers ». Waar ze in de praktijk reeds bestaan, dwingen ze bij de autobestuurders toch een moreel gezag af. Bovendien mag ook wel de pedagogische waarde van het systeem voor de verkeersbrigadiers zelf onderstreept worden : een groter bewustzijn van de gevaren in het verkeer, een groter verantwoordelijkheidsgevoel en groter zelfvertrouwen kunnen het gevolg zijn van de praktijk van de verkeersbrigade.

Dat alles veronderstelt echter wel een sluitende reglementering. Want in de praktijk zien wij tot nu toe een grote terughoudendheid van vele politiefunctionarissen, schoolhoofden, ouders enz. tegenover het systeem van de verkeersbrigadiers, en terecht. Want in de huidige stand van zaken staan we eigenlijk nergens met het statuut van de verkeersbrigadiers. Het verkeersreglement bepaalt momenteel alleen maar « dat het verboden is te breken door een groep kinderen of scholieren die de rijbaan oversteekt onder het toezicht van een jeugdverkeersbrigade of van een leider » (art. 41, 1. 2° van het verkeersreglement). Verder wordt in de wetgeving met geen woord gerept over de uitvoering van hun taak en de letsels of de zaakschade die zij daarbij zelf zouden kunnen oplopen. Alles hangt momenteel in de praktijk af van de aanwezigheid en de inhoud van een schoolverzekering of een persoonlijke of familiale verzekering. Bovendien is er in de huidige wetgeving geen enkele bepaling opgenomen met betrekking tot de leeftijd, de herkenbaarheid, de opleiding, het toezicht, en de toegelaten plaatsen en tijdstippen van optreden.

Voorliggend wetsvoorstel wil dat verhelpen. Het spreekt vanzelf dat wij niet alles tot in de puntjes willen vastleggen in een wet; de concrete regeling met betrekking tot opleiding, aanstelling en ontslag, verzekering, toezicht, toegelaten plaatsen, tijdstippen van optreden, leeftijd enz. zijn stof voor koninklijke besluiten, die, naargelang de noodzaak, vlotter gewijzigd kunnen worden. In dit wetsvoorstel willen wij alleen maar enkele veranderingen aanbrengen in het verkeersreglement, en bovenvermelde problemen principieel behandelen.

Ruimte » permet d'estimer à 18 000 le nombre de ces accidents impliquant des écoliers.

Aussi de nombreuses communes chargent-elles leur police d'assurer la sécurité des écoliers aux passages piétonniers dangereux et autres points névralgiques. Mais les endroits en question sont parfois très nombreux et chacun sait que la police communale est surchargée. Les solutions d'appoint sont donc bienvenues.

La contribution des patrouilles scolaires à la sécurité des écoliers n'est pas à négliger. On constate dans la pratique que, là où elles fonctionnent, elles imposent un respect moral aux automobilistes. Soulignons en outre la valeur pédagogique du système pour les patrouilleurs eux-mêmes : la pratique de la patrouille scolaire leur permet en effet de mieux connaître les dangers de la circulation, de développer leur sens des responsabilités et d'acquérir plus d'assurance.

L'application de ce système ne peut toutefois se concevoir en l'absence d'une réglementation cohérente. Or, nombre de fonctionnaires de la police, de préfets et de parents se sont montrés jusqu'à présent très réticents à l'égard du système des patrouilles scolaires, et cette réticence est parfaitement justifiée, étant donné que les patrouilleurs ne jouissent toujours d'aucun statut. Pour le moment, le Code de la route dispose seulement « qu'il est interdit (aux usagers de la route) de couper un groupe d'enfants ou d'écoliers traversant la chaussée sous la surveillance d'une patrouille scolaire ou d'un guide (art. 41, 1. 2° du Code de la route). Pour le reste, la législation est muette en ce qui concerne l'assurance de leur responsabilité civile lors de l'exécution de leur mission et les dommages corporels et matériels qu'ils pourraient encourir à cette occasion. A l'heure actuelle, tout dépend de l'existence et du contenu d'une assurance scolaire, personnelle ou familiale. En outre, notre législation ne contient aucune disposition concernant l'âge, les signes distinctifs, la formation, le contrôle des patrouilleurs ni les lieux et moments où leur intervention est autorisée.

La présente proposition de loi tend à remédier à ces lacunes. Il va de soi que la loi ne peut avoir pour objet de tout régler jusqu'au dernier détail. La réglementation concrète concernant la formation, la désignation et la révocation, l'assurance, le contrôle, les lieux et moments d'intervention autorisés, l'âge, etc., devra faire l'objet d'arrêtés royaux, qui peuvent être plus aisément modifiés en fonction des nécessités. La présente proposition de loi vise uniquement à apporter certaines modifications au Code de la route et à établir les règles générales qui doivent permettre de résoudre les problèmes précités.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN**Artikelen 1 en 2**

In artikel 41, 1. 2° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, is enkel sprake van een « jeugdverkeersbrigade ». Wij wensen dit begrip te verruimen tot de volwassenen, en spreken daarom van verkeersbrigadiers. Bovendien leggen wij hun uitrusting wettelijk vast, waardoor zij voor iedere bestuurder herkenbaar worden.

Art. 3

Dit artikel heeft een louter technische betekenis : het voegt aan de lijst van personen die het C3-bord kunnen hanteren, de verkeersbrigadiers toe.

Art. 4

Dit artikel maakt van het niet naleven van de aanwijzingen tot stoppen, gegeven door verkeersbrigadiers, een zware overtreding met de daaraan verbonden sancties.

Art. 5

Met betrekking tot de verkeersbrigadiers moet een nieuw centralisme voorkomen worden. De concrete organisatie van de verkeersbrigade (opleiding, aanstelling en ontslag, verzekering, toezicht, plaatsen en tijdstippen van optreden), dient gelegd te worden bij de gemeenten en de gemeentepolitie, uiteraard binnen een algemeen bindend kader, dat door de Koning moet worden vastgesteld. De verkeersveiligheid van scholieren is immers een probleem dat plaatselijk moet worden aangepakt binnen een kader dat geldt voor alle gemeenten en voor alle verkeersdeelnemers.

J. ANSOMS

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

In artikel 41, 1. 2° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer worden de woorden « van een jeugdverkeersbrigade of » geschrapt.

COMMENTAIRE DES ARTICLES**Articles 1^{er} et 2**

Le texte néerlandais de l'article 41, 1, 2°, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière utilise uniquement le terme « jeugdverkeersbrigade », auquel le premier élément « jeugd » (jeunesse) donne un sens restrictif. Nous estimons que le terme utilisé doit également pouvoir désigner des adultes et remplaçons à cet effet le terme actuel par « verkeersbrigadiers » (patrouilleurs scolaires). L'article 1^{er} détermine en outre l'équipement des patrouilleurs afin qu'ils puissent être reconnus par tout conducteur.

Art. 3

Cet article a une portée purement technique : il ajoute les patrouilleurs scolaires à la liste des personnes autorisées à faire usage du signal C3.

Art. 4

Cet article range le non-respect des indications d'arrêt données par les patrouilleurs scolaires parmi les infractions graves, avec les sanctions y afférentes.

Art. 5

Les patrouilleurs scolaires ne peuvent servir de prétexte à une nouvelle centralisation. L'organisation concrète de la patrouille scolaire (formation, désignation et révocation, assurance, contrôle, lieux et moments des interventions) doit être confiée aux communes et aux polices communales, dans les limites, bien entendu, d'un cadre général impératif qui sera fixé par le Roi. La sécurité routière des écoliers est en effet un problème qui exige une réglementation locale s'inscrivant dans un cadre général applicable à toutes les communes et à tous les usagers.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

A l'article 41, 1. 2° de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, les mots « d'une patrouille scolaire ou » sont supprimés.

Art. 2

Een artikel 41bis, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 41bis. — De bestuurders zijn verplicht te stoppen op aanwijzing van de daartoe bevoegde verkeersbrigadiers, waarvan het statuut door Ons wordt bepaald.

Bij de uitoefening van hun taak moeten de verkeersbrigadiers uitgerust zijn met een oranje jas, voorzien van witte reflecterende zomen onderaan de jas en de mouwen.

De aanwijzing tot stoppen kan alleen gegeven worden door verkeersbrigades bij middel van een schijf waarop het verkeersbord C3 is afgebeeld en waarvan de karakteristieken bepaald worden door de Minister van Verkeerswezen. »

Art. 3

Artikel 2, eerste lid, van het ministerieel besluit van 1 december 1975 waarbij het model van de parkeerschijf, de karakteristieken van de schijf die door militairen en de signaalgevers gebruikt wordt om het verkeer stil te leggen, het model van de snelheidsplaat en het model van de aanduidingen betreffende de tarra en het nuttig laadvermogen worden bepaald, wordt vervangen door het volgende lid :

« Schijf die door militairen, de signaalgevers, de wegkapiteins en de verkeersbrigadiers gebruikt wordt om het verkeer stil te leggen. »

Art. 4

Artikel 1 van het koninklijk besluit tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt aangevuld als volgt :

« 15° De aanwijzing tot stoppen, gegeven door verkeersbrigadiers, niet te hebben nageleefd. »

Art. 5

De opleiding, de aanstelling en het ontslag, de plaatsen en tijdstippen van optreden, het toezicht op het optreden en de verzekering van de verkeersbrigadiers berust bij de burgemeesters. Gestreefd dient te worden naar samenwerking met de schoolhoofden, voor zover het minderjarige verkeersbrigadiers betreft, die ingeschreven zijn in een school op het grondgebied van de gemeente.

De algemene voorwaarden worden door de Koning vastgesteld.

25 mei 1988.

J. ANSOMS
M. OLIVIER
A. LEYSEN
J. VAN HECKE
M. VAN PEEL

Art. 2

Un article 41bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 41bis. — Les conducteurs sont tenus de s'arrêter sur l'indication des patrouilleurs scolaires habilités à cette fin et dont le statut est déterminé par Nous.

Dans l'exercice de leur mission, les patrouilleurs scolaires doivent être revêtus d'un imperméable de couleur orange, dont le bas ainsi que le bas des manches sont pourvus de bandes réfléchissantes de couleur blanche.

Pour arrêter la circulation, les patrouilleurs scolaires doivent faire usage d'un disque représentant le signal C3, dont les caractéristiques sont déterminées par le Ministre des Communications. »

Art. 3

L'article 2, alinéa 1^{er}, de l'arrêté ministériel du 1^{er} décembre 1975 déterminant le modèle du disque de stationnement, les caractéristiques du disque utilisé par les militaires, les signaleurs et les capitaines de route pour arrêter la circulation, le modèle de la plaque de vitesse et le modèle des indications relatives à la tare et à la charge utile, est remplacé par l'alinéa suivant :

« Disque utilisé par les militaires, les signaleurs, les capitaines de route et les patrouilleurs scolaires pour arrêter la circulation. »

Art. 4

L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 7 avril 1976 désignant les infractions graves est complété comme suit :

« 15° Ne pas avoir observé les indications d'arrêt données par les patrouilleurs scolaires. »

Art. 5

La formation, la désignation et la révocation, les lieux et moments des interventions, le contrôle et l'assurance des patrouilleurs scolaires relèvent de la compétence des bourgmestres. Il convient de rechercher la collaboration des chefs d'établissement lorsque les patrouilleurs scolaires sont des mineurs d'âge inscrits dans un établissement d'enseignement situé sur le territoire de la commune.

Le Roi fixe les conditions générales.

25 mai 1988.