

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

16 oktober 2025

WETSVOORSTEL**betreffende de omkadering
van politieachtervolgingen**

(ingediend door de heer Julien Ribaudou c.s.)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

16 octobre 2025

PROPOSITION DE LOI**relative à l'encadrement
des poursuites policières**

(déposée par M. Julien Ribaudou et consorts)

SAMENVATTING

*De politie kan alleen dwang gebruiken wanneer dit noodzakelijk en proportioneel is. Dit geldt ook bij achtervolgingen. Er bestaat echter geen specifiek wet-
telijk kader voor politieachtervolgingen op dit moment.*

*In het verleden zijn politieachtervolgingen meermaals
fataal afgelopen. Volgens het Comité P is dit minstens
gedeeltelijk te wijten aan een gebrek aan eenduidige
richtlijnen over achtervolgingen en aan adrenaline-
gedreven beslissingen.*

*Dit wetsvoorstel beoogt een duidelijk en omvat-
tend kader voor gemotoriseerde achtervolgingen te
creëren. Waardoor alle mogelijke betrokkenen worden
beschermd.*

RÉSUMÉ

*La police ne peut recourir à la force que lorsque
cet usage est nécessaire et proportionné. Il en va de
même en cas de poursuite. À l'heure actuelle, il n'existe
toutefois aucun cadre légal applicable aux poursuites.*

*Par le passé, plusieurs poursuites policières se sont
soldées par des issues fatales. Selon le Comité P, ces
drames s'expliquent au moins en partie par l'absence
de directives claires en matière de poursuites et par
des décisions prises sous l'effet de l'adrénaline.*

*Cette proposition de loi vise à créer un cadre clair
et complet pour les poursuites motorisées, afin de
protéger toutes les parties potentiellement concernées.*

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In ons land bestaat momenteel geen expliciet wettelijk kader voor het inzetten van gemotoriseerde politieachtervolgingen. Hoewel artikel 37 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt de algemene principes van legaliteit, proportionaliteit en subsidiariteit oplegt bij het gebruik van dwang en geweld door leden van het operationeel kader van de politie, is de toepassing van het artikel 37 niet voldoende duidelijk voor de specifieke praktijk van achtervolgingen met voertuigen. Daardoor gebeurt de inschatting tot inzet van een achtervolging vandaag de dag op basis van lokale richtlijnen, individuele inschatting of improvisatie. Ook de dringende interventies van politie en de inzet van politiewagens als prioritaire voertuigen zijn onvoldoende gereguleerd en duidelijk. Het gevolg is een gebrek aan rechtszekerheid en ernstige risico's voor zowel verdachten, onschuldige omstaanders als politieagenten.

De afgelopen jaren is meermaals gebleken dat deze lacune in de wetgeving tragische gevolgen kan hebben. Diverse achtervolgingen en tussenkomsten in het kader van dringende interventies zijn fataal afgelopen. Zo verloor op 2 juni 2025 de 11-jarige Fabian het leven in het Elisabethpark in Ganshoren nadat hij tijdens een politie-interventie op de vlucht sloeg met een elektrische step en werd aangereden door een dienstvoertuig. Zijn dood veroorzaakte grote maatschappelijke verontwaardiging en hernieuwde het debat over proportioneel politieoptreden.

De dood van Fabian is geen alleenstaand geval. Andere gevallen illustreren de ernst en de omvang van dit probleem.

a) in mei 2017 kwamen Sabrina El Bakkali en Ouassim Toumi om tijdens een achtervolging door de politie in Elsene. Sabrina en Ouassim verplaatsen zich met een moto;

b) in augustus 2019 overleed de 17-jarige Mehdi Bouda in Brussel toen hij werd aangereden door een politievoertuig dat op weg was naar een dringende interventie en dit zonder sirene en aan een zeer hoge snelheid;

c) in april 2020 kwam de 19-jarige Adil Charrot om het leven in Anderlecht toen hij met zijn scooter tegen een politiecombi botste tijdens een vluchtpoging;

d) op 12 mei 2025 overleed Christophe Amine Chollet nadat een patrouillewagen hem in Brussel op zijn scooter

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Notre pays ne dispose à l'heure actuelle d'aucun cadre légal explicite réglant les poursuites motorisées menées par la police. Si l'article 37 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police impose aux membres du cadre opérationnel le respect des principes généraux de légalité, de proportionnalité et de subsidiarité en cas de recours à la contrainte et à la force, son application demeure insuffisamment claire dans le cas spécifique des poursuites avec des véhicules. En l'absence de dispositions précises, la décision d'engager une poursuite est aujourd'hui fondée sur des directives locales, sur l'appréciation individuelle ou, parfois, sur l'improvisation. De même, les interventions urgentes de la police et l'utilisation des véhicules de service en tant que véhicules prioritaires restent insuffisamment réglementées et manquent de clarté. Cette situation engendre un déficit de sécurité juridique et expose tant les suspects que les passants innocents et les policiers à de graves risques.

Ces dernières années, il a été constaté à plusieurs reprises que cette lacune législative pouvait avoir des conséquences tragiques. Plusieurs poursuites et interventions policières urgentes ont en effet eu une issue fatale. Ainsi, le 2 juin 2025, le jeune Fabian, âgé de 11 ans, a perdu la vie dans le parc Elisabeth à Ganshoren après avoir pris la fuite à trottinette électrique lors d'une intervention policière et avoir été percuté par un véhicule de service. Sa mort a suscité une vive émotion dans l'opinion publique et a ravivé le débat sur la proportionnalité de l'usage de la force policière.

Le décès de Fabian n'est malheureusement pas un cas isolé. D'autres événements illustrent la gravité et l'ampleur du problème:

a) en mai 2017, Sabrina El Bakkali et Ouassim Toumi ont perdu la vie lors d'une poursuite policière à Ixelles, alors qu'ils circulaient à moto;

b) en août 2019, Mehdi Bouda, 17 ans, est décédé à Bruxelles, renversé par un véhicule de police en route pour une intervention urgente, sans sirène et à très vive allure;

c) en avril 2020, Adil Charrot, 19 ans, est mort à Anderlecht après avoir percuté un combi de police lors d'une tentative de fuite en scooter;

d) le 12 mai 2025, Christophe Amine Chollet est décédé à Bruxelles, percuté à vive allure sur son scooter par

aanreed aan hoge snelheid. De agent beschikte bovendien niet over een rijbewijs;

e) op 18 juni 2025 kwam de 9-jarige Jidel om in Antwerpen toen hij werd aangereden met de fiets door een politievoertuig, dat op weg was naar een dringende interventie;

f) op 28 juni 2025 kwam een Adem, een 19-jarige motorrijder, in Brussel om bij een achtervolging en werd een voetganger daarbij tevens zwaargewond.

Deze voorbeelden tonen aan dat zowel personen die worden achtervolgd als andere weggebruikers reëel gevaar lopen bij politieachtervolgingen en interventies.

Het Vast Comité van Toezicht op de politiediensten (hierna: Comité P) heeft herhaaldelijk gewezen op de gevaren en het gebrek aan standaardisering bij achtervolgingen. In rapporten uit 2011, 2013, 2014, 2017 en 2020 roept het Comité P op tot meer regelgeving en betere opleidingen. In het bijzonder wijst het Comité P op de risico's van tunnelvisie, adrenaline-gedreven beslissingen en het gebrek aan eenduidige richtlijnen over wanneer en hoe een achtervolging mag worden ingezet of stopgezet.

Volgens het Comité P mogen achtervolgingen niet automatisch worden aangevat. Er moeten telkens vier vragen worden gesteld: Wat is mijn opdracht? Welke gevaarsindicatoren zijn er? Ben ik gerechtigd en in staat om in te grijpen? Wat is mijn actieplan? Alleen als elk van deze vragen positief beantwoord wordt, kan overwogen worden een achtervolging te starten. Het Comité P roept op tot het vermijden van risicovolle manoeuvres zoals klemrijden, rammen of frontale blokkades.

Ook het Europees Hof voor de Rechten van de Mens stelt dat achtervolgingen en het inzetten van de wagen als prioritair voertuig steeds noodzakelijk moet zijn en dat het gevaar van de achtervolging nooit een groter risico voor het leven mag zijn dan het gevaar dat de vluchters vertegenwoordigen.

Criminologen zoals Sofie De Kimpe (VUB) en politie-ethici zoals voormalig hoofdcommissaris van het Comité P Paul Jacobs stellen dat de huidige politieopleiding tekortschiet. Ze pleiten voor een cultuuromslag: achtervolgingen zijn geen heroïsche jachttochten, maar potentieel levensgevaarlijke interventies die strikt gereguleerd en getraind moeten worden. Advocate Joke Callewaert, die

une voiture de patrouille; en outre, l'agent impliqué ne disposait pas d'un permis de conduire;

e) le 18 juin 2025, Jidel, 9 ans, a perdu la vie à Anvers après avoir été percuté à vélo par un véhicule de police se rendant sur une intervention urgente;

f) le 28 juin 2025, Adem, un motard de 19 ans, est mort à Bruxelles lors d'une poursuite, au cours de laquelle un piéton a également été grièvement blessé.

Ces exemples démontrent que tant les personnes poursuivies que les autres usagers de la route courent un danger réel lors des poursuites policières et des interventions urgentes.

Le Comité permanent de contrôle des services de police (ci-après: Comité P) a, à plusieurs reprises, attiré l'attention sur les dangers liés aux poursuites policières et sur l'absence de standardisation dans ce domaine. Dans des rapports publiés en 2011, 2013, 2014, 2017 et 2020, le Comité P plaide ainsi pour une meilleure réglementation et pour une amélioration de la formation. Il met en particulier en garde contre les risques liés à la vision tunnel, aux décisions prises sous l'effet de l'adrénaline et à l'absence de lignes directrices claires concernant les conditions d'engagement et d'interruption d'une poursuite.

Selon le Comité P, une poursuite ne peut jamais être engagée de manière automatique. Quatre questions doivent toujours être posées: quelle est ma mission? Quels sont les indicateurs de danger? Suis-je capable d'intervenir et ai-je le droit d'intervenir? Quel est mon plan d'action? Ce n'est que si chacune de ces questions reçoit une réponse positive qu'une poursuite peut être envisagée. Le Comité P recommande en outre d'éviter les manoeuvres dangereuses, telles que le blocage, l'éperonnage ou les barrages frontaux.

La Cour européenne des droits de l'homme considère également que toute poursuite ou intervention impliquant l'utilisation d'un véhicule prioritaire doit toujours être strictement nécessaire, et que le danger inhérent à la poursuite ne peut en aucun cas impliquer un risque plus élevé pour la vie humaine que celui que représentent les personnes en fuite.

Des spécialistes de la criminologie, comme Sofie De Kimpe (VUB), et des experts en éthique policière, tels que Paul Jacobs, ancien commissaire divisionnaire du Comité P, estiment que l'actuelle formation policière est insuffisante. Ils préconisent un changement de culture: une poursuite n'est pas une chasse héroïque, mais une intervention potentiellement mortelle qui doit

meerdere nabestaanden vertegenwoordigt, stelt dat het niet respecteren van een politiebevel nooit aanleiding mag zijn voor een *de facto* doodsvonnis.

Dit wetsvoorstel wil tegemoetkomen aan de hierboven geschetste juridische leemte door wijzigingen te brengen in de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt en in het koninklijk besluit van 24 september 2015 betreffende de basisopleiding van de personeelsleden van het basiskader van de politiediensten. Zo wordt een wettelijk kader geschapen dat duidelijkheid verschaft over onder meer:

a) de omstandigheden waarin een politieagent mag afwijken van de geldende verkeersregels en welke voorzorgsmaatregelen daarbij moeten worden gerespecteerd;

b) de omstandigheden waarin een politieachtervolging mag worden ingezet;

c) de voorzorgsmaatregelen die moeten worden gerespecteerd om politieachtervolgingen veilig te laten verlopen;

d) een verduidelijking tegen wie geen politieachtervolging mag worden ingezet;

e) een verduidelijking waar geen politieachtervolging mag worden ingezet;

f) een verduidelijking van de opleidingsvereisten die gesteld worden aan politieagenten.

Deze maatregelen moeten de rechtszekerheid verhogen, levens redden en zowel politieagenten als burgers beter beschermen.

Dit wetsvoorstel inspireert zich op de Nederlandse “Regeling optische en geluidssignalen 2009” (ROGS 2009) en op de aanbevelingen van het Comité P en vele andere experts.

Besluit

Een politieachtervolging is een gevaarlijke handeling die alleen kan worden gerechtvaardigd onder strikte voorwaarden. Met dit wetsvoorstel beogen we eindelijk een coherent kader te bieden dat zowel recht doet aan het belang van de openbare orde als aan het recht op leven en veiligheid van elke burger.

Dit wetsvoorstel wil dodelijke incidenten zoals bij Fabian, Mehdi, Adil, Jidel, Christophe, Sabrina, Ouassim

être strictement encadrée et rigoureusement enseignée. L’avocate Joke Callewaert, qui représente plusieurs familles de victimes, souligne que le non-respect d’un ordre de police ne peut en aucun cas justifier ce qui s’apparente *de facto* à un arrêt de mort.

La présente proposition de loi entend combler le vide juridique exposé ci-dessus, en modifiant la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police et l’arrêté royal du 24 septembre 2015 relatif à la formation de base des membres du personnel du cadre de base des services de police. Elle vise ainsi à instaurer un cadre légal clair concernant notamment:

a) les circonstances dans lesquelles un agent de police peut déroger aux règles de circulation en vigueur, ainsi que les précautions à respecter dans ce cas;

b) les conditions d’engagement d’une poursuite policière;

c) les précautions à respecter pour garantir un déroulement sûr des poursuites policières;

d) la clarification des catégories de personnes à l’encontre desquelles une poursuite ne peut être engagée;

e) la clarification des lieux dans lesquels une poursuite ne peut pas être engagée;

f) la clarification des exigences en matière de formation applicables aux agents de police.

Ces mesures visent à renforcer la sécurité juridique, à sauver des vies et à mieux protéger tant les agents de police que les citoyens.

La présente proposition s’inspire de la “Regeling optische en geluidssignalen 2009” (réglementation sur les signaux optiques et sonores – ROGS 2009) en vigueur aux Pays-Bas, des recommandations du Comité P ainsi que de celles de nombreux autres experts.

Conclusion

Une poursuite policière est une intervention dangereuse qui ne peut se justifier que sous des conditions strictes. Par la présente proposition de loi, nous entendons enfin instaurer un cadre cohérent, garant d’un équilibre entre les impératifs d’ordre public et le droit à la vie et à la sécurité de chaque citoyen.

Cette proposition vise à éviter, à l’avenir, des incidents mortels tels que ceux ayant coûté la vie à Fabian,

en anderen in de toekomst vermijden door duidelijke, afdwingbare en transparante regels in te voeren. Het geeft gehoor aan de jarenlange oproepen van toezichtsinstanties, juristen en academici. Daarnaast brengt het ons land in lijn met de internationale goede praktijken.

Mehdi, Adil, Jidel, Christophe, Sabrina, Ouassim et d'autres, en posant des règles claires, contraignantes et transparentes. Elle répond à des appels de longue date lancés par les organes de contrôle, les juristes et les milieux académiques. Elle aligne également notre pays sur les bonnes pratiques internationales.

Julien Ribaud (PVDA-PTB)
Greet Daems (PVDA-PTB)
Nabil Boukili (PVDA-PTB)
Raoul Hedebouw (PVDA-PTB)
Sofie Merckx (PVDA-PTB)
Robin Tonniau (PVDA-PTB)
Annik Van den Bosch (PVDA-PTB)

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 3 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 22 mei 2019, wordt aangevuld met de bepaling onder 11°, luidende:

“11° Een achtervolging is een handeling waarbij één of meerdere leden van het operationeel kader een vluchtend individu achtervolgen met het doel deze te interpellieren of een inbreuk te doen stoppen, in het kader van een politietaak.”

Art. 3

In hoofdstuk IV, afdeling 8, van dezelfde wet wordt een artikel 37^{quater} ingevoegd, luidende:

“Art. 37^{quater}. Elk lid van het operationeel kader moet zich bij het besturen van een voertuig steeds houden aan de geldende verkeersregels. Van de geldende verkeersregels mag enkel worden afgeweken wanneer het politievoertuig overgaat tot een dringende interventie en dus aangeduid als prioritair voertuig, zoals bedoeld in artikel 37 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, of, vanaf de inwerkingtreding ervan, artikel 32 van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg.

Wanneer een lid van het operationeel kader overgaat tot een dringende interventie, gelden de volgende dwingende regels:

1° men mag slechts overgaan tot een dringende interventie wanneer de noodzaak van de interventie proportioneel is aan het gevaar, waarvoor de interventie noodzakelijk is;

2° de veiligheid van de agenten en van de weggebruikers mag niet ernstig in gevaar worden gebracht door de dringende interventie;

3° de dringende interventie wordt door de dispatching beoordeeld, beslist en bevolen;

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 3 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, modifié en dernier lieu par la loi du 22 mai 2019, est complété par un 11° rédigé comme suit:

“11° Une poursuite est une action par laquelle un ou plusieurs membres du cadre opérationnel poursuivent un individu en fuite afin de l'interpeller ou de faire cesser une infraction, dans le cadre d'une mission de police.”

Art. 3

Dans le chapitre IV, section 8, de la même loi, il est inséré un article 37^{quater} rédigé comme suit:

“Art. 37^{quater}. Tout membre du cadre opérationnel est tenu de respecter les règles de circulation en vigueur lorsqu'il conduit un véhicule. Il ne peut être dérogé à ces règles que lorsque le véhicule de police procède à une intervention urgente et qu'il est dès lors considéré comme un véhicule prioritaire, conformément à l'article 37 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, ou à l'article 32 de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique, à compter de son entrée en vigueur.

Lorsqu'un membre du cadre opérationnel procède à une intervention urgente, les règles contraignantes suivantes s'appliquent:

1° une intervention urgente ne peut être engagée que si sa nécessité est proportionnée au danger auquel elle répond;

2° l'intervention urgente ne peut porter gravement atteinte à la sécurité des agents et des usagers de la route;

3° l'intervention urgente est évaluée, décidée et ordonnée par le dispatching;

4° slechts bij imminent gevaar voor personen mag het lid van het operationeel kader ambtshalve beslissen om over te gaan tot een dringende interventie; van elk geval van ambtshalve dringende interventie, wordt onmiddellijk of zo snel mogelijk melding gemaakt aan de dispatching en de dringende interventie dient uitdrukkelijk met redenen te worden omkleed op basis van de wettelijke voorwaarden;

5° leden van het operationeel kader die een dringende interventie uitvoeren met een gemotoriseerd voertuig dienen steeds met blauwe knipperlichten en geactiveerd geluidstoestel te rijden.

6° leden van het operationeel kader die een dringende interventie uitvoeren met een gemotoriseerd voertuig mogen geen gebruik maken van de wegen in parken, van voetgangerszones, van voorbehouden wegen, van speelstraten en van schoolstraten;

7° volgende snelheidsbeperkingen gelden bij het negeren van verkeersregels:

a) bij het negeren van een rood verkeerslicht mag er maximaal 20 km/u worden gereden;

b) in de zone 30 mag er maximaal 50 km/u worden gereden;

c) in de zone 50 mag er maximaal 70 km/u worden gereden;

d) in de zone 90 mag er maximaal 110 km/u worden gereden;

e) op de autosnelweg mag er maximaal 150 km/u worden gereden.”

Art. 4

In hoofdstuk IV, afdeling 8, van dezelfde wet wordt een artikel 37^{quinquies} ingevoegd, luidende:

“Art. 37^{quinquies}. § 1. Onverminderd de bepalingen van artikel 37 is een achtervolging met een politievoertuig door leden van het operationeel kader absoluut verboden ten aanzien van:

1° voetgangers;

2° fietsers;

3° niet-gemotoriseerde voertuigen;

4° le membre du cadre opérationnel ne peut décider d’initiative de procéder à une intervention urgente qu’en cas de danger imminent pour autrui; chaque décision de ce type doit être signalée immédiatement ou dans les plus brefs délais au dispatching, et cette intervention urgente doit être expressément motivée sur la base des conditions légales;

5° les membres du cadre opérationnel qui effectuent une intervention urgente avec un véhicule motorisé doivent toujours utiliser les feux bleus clignotants et l’avertisseur sonore;

6° les membres du cadre opérationnel qui effectuent une intervention urgente avec un véhicule motorisé ne peuvent pas emprunter les voies situées dans les parcs, les zones piétonnes, les chemins réservés, les rues réservées au jeu et les rues scolaires;

7° les limitations de vitesse suivantes s’appliquent en cas de dérogation aux règles de circulation:

a) en cas de franchissement d’un feu rouge, la vitesse maximale autorisée est de 20 km/h;

b) en zone 30, la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h;

c) en zone 50, la vitesse maximale autorisée est de 70 km/h;

d) en zone 90, la vitesse maximale autorisée est de 110 km/h;

e) sur autoroute, la vitesse maximale autorisée est de 150 km/h.”

Art. 4

Dans le chapitre IV, section 8, de la même loi, il est inséré un article 37^{quinquies} rédigé comme suit:

“Art. 37^{quinquies}. § 1^{er}. Sans préjudice des dispositions de l’article 37, toute poursuite effectuée par des membres du cadre opérationnel avec un véhicule de police est absolument interdite à l’égard:

1° des piétons;

2° des cyclistes;

3° des véhicules non motorisés;

4° alle gemotoriseerde voertuigen als bedoeld in artikel 2, II.22 van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg;

5° en rijwielen, zoals bedoeld in artikel 2, II.23 van het Koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg.

§ 2. Onverminderd de bepalingen van artikel 37 is een achtervolging met een politiewagen door leden van het operationeel kader ten aanzien van een voertuig verboden, behoudens ten aanzien van voertuigen aan boord waarvan zich gewapende personen bevinden, in geval van misdaad of van een op heterdaad ontdekt wanbedrijf in de zin van artikel 41 van het Wetboek van strafvordering en de misdaden of wanbedrijven met geweld gepleegd tegen personen, indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat die voortvluchtige personen in het bezit zijn van vuurwapens klaar voor gebruik en dat zij deze wapens zullen gebruiken tegen personen.

§ 3. Het feit dat een persoon weigert een bevel van een politieagent of officier op te volgen mag geen reden zijn om een achtervolging in te zetten.

§ 4. Wanneer de achtervolging toegestaan is overeenkomstig paragraaf 2 dienen de volgende voorwaarden steeds vervuld te zijn en te blijven gedurende de gehele achtervolging:

1° de noodzaak van de interventie en de risico's die de achtervolging met zich meebrengen dienen proportioneel te zijn met het gevaar dat de voortvluchtigen voorstellen en de urgentie om deze voortvluchtigen aan te houden. Het risiconiveau van de dringende interventie moet strikt evenredig zijn met de reden voor de interventie en met de urgentie om dat gevaar te stoppen. Aan deze voorwaarden van proportionaliteit, noodzaak en urgentie dient gedurende de gehele achtervolging te worden beantwoord, zo niet dient de achtervolging onmiddellijk te worden stopgezet;

2° een achtervolging mag enkel plaatsvinden op bevel en onder verantwoordelijkheid van de dispatching, die waakt over de naleving van de proportionaliteits- en subsidiariteitsbeginselen. Van zodra de voorwaarden niet meer vervuld zijn of het gevaar van de achtervolging niet meer proportioneel is aan de reden van achtervolging zetten de leden van het operationeel kader de achtervolging stop of geeft de dispatching het bevel tot onmiddellijke stopzetting;

3° een achtervolging kan slechts uitzonderlijk ambts-halve door de leden van het operationeel kader zelf worden ingezet en dit enkel bij uiterste noodzaak, zijnde een imminent levensbedreigende situatie;

4° de tous les véhicules motorisés visés à l'article 2, II.22 de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique;

5° des cycles visés à l'article 2, II.23 de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique.

§ 2. Sans préjudice des dispositions de l'article 37, toute poursuite effectuée par les membres du cadre opérationnel avec un véhicule de police est interdite à l'égard d'un véhicule, hormis à l'égard des véhicules à bord desquels se trouvent des personnes armées, en cas de crime ou de flagrant délit au sens de l'article 41 du Code d'instruction criminelle et en cas de crime ou de délit avec violence à l'égard de personnes, lorsqu'il est raisonnablement permis de supposer que ces personnes disposent d'une arme à feu prête à l'emploi et qu'elles l'utiliseront contre des personnes.

§ 3. Le refus d'une personne d'obtempérer à l'injonction d'un policier ou d'un officier ne peut pas justifier l'engagement d'une poursuite.

§ 4. Lorsqu'une poursuite a été autorisée conformément au § 2, les conditions suivantes doivent toujours être remplies et le rester pendant toute la durée de la poursuite:

1° la nécessité de l'intervention et les risques liés à la poursuite doivent être proportionnés au danger que représentent les personnes en fuite et à l'urgence de les appréhender. Le niveau de risque de l'intervention urgente doit être strictement proportionné au motif de l'intervention et à l'urgence de mettre un terme à ce danger. Ces conditions de proportionnalité, de nécessité et d'urgence doivent être remplies pendant toute la durée de la poursuite; à défaut, celle-ci doit cesser immédiatement;

2° une poursuite ne peut avoir lieu que sur l'ordre et sous la responsabilité du dispatching, qui veille au respect des principes de proportionnalité et de subsidiarité. Dès que ces conditions ne sont plus réunies ou que le danger lié à la poursuite n'est plus proportionné au motif de celle-ci, les membres du cadre opérationnel cessent la poursuite ou le dispatching ordonne son arrêt immédiat;

3° une poursuite ne peut être engagée d'initiative par les membres du cadre opérationnel que de manière exceptionnelle, et uniquement en cas de nécessité absolue, à savoir une situation de danger de mort imminent;

4° van zodra de leden van het operationeel kader een achtervolging wensen in te zetten, of ze deze ambtshalve hebben ingezet, dient dit onmiddellijk gemeld te worden aan de dispatching die bestendig met hen contact houdt;

5° wanneer de achtervolging met een gemotoriseerd voertuig is ingezet wordt het voertuig een prioritair voertuig, en dient zodoende toepassing te worden gemaakt van artikel 37 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, of, vanaf de inwerkingtreding ervan, van artikel 32 van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg en zoals beschreven in artikel 37*quater* van deze wet;

6° elk lid van een operationeel kader dat een achtervolging uitvoert moet zich ten allen tijde zo gedragen dat hij geen extra gevaar of hinder veroorzaakt voor de andere weggebruikers.

Een lid van een operationeel kader dat een achtervolging uitvoert past zijn gedrag aan aan de plaatsgesteldheid en de belemmering ervan, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de weersomstandigheden, de aard, de staat en de lading van zijn voertuig en de aanwezigheid van andere weggebruikers.

Een lid van een operationeel kader die een achtervolging uitvoert is extra voorzichtig ten aanzien van de categorieën van kwetsbaardere weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers, in het bijzonder als het gaat om kinderen, personen met een beperkte mobiliteit en personen met een handicap alsook ten aanzien van het personeel dat aan het werk is voor het onderhoud van de wegen en de uitrusting langs de weg;

7° leden van het operationeel kader die een achtervolging hebben ingezet met een gemotoriseerd voertuig mogen deze achtervolging niet verderzetten in een park, voetgangerszones, voorbehouden wegen, functionele speelstraten en schoolstraten omwille van het disproportioneel gevaar voor de aanwezigen in deze zones tenzij de voortvluchtigen actief gebruik maken van vuurwapens tegen diezelfde aanwezigen;

8° elk ander lid van het operationeel kader onthoudt zich ervan ambtshalve aan te sluiten bij de achtervolging. Enkel op bevel van de dispatching en bij uiterste noodzakelijkheid kan men zich aansluiten bij een achtervolging;

9° de achtervolging met een gemotoriseerd voertuig maakt nadien steeds het voorwerp uit van een registratieplicht in een proces-verbaal. Dit proces-verbaal vermeldt de volgende gegevens:

4° dès que les membres du cadre opérationnel envisagent d'engager une poursuite ou l'ont engagée d'initiative, ils en informent immédiatement le dispatching, qui maintient un contact permanent avec eux;

5° lorsqu'une poursuite a été engagée avec un véhicule motorisé, celui-ci devient un véhicule prioritaire. Il y a alors lieu d'appliquer l'article 37 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou, à compter de son entrée en vigueur, l'article 32 de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique, conformément aux dispositions de l'article 37*quater* de la présente loi;

6° tout membre du cadre opérationnel qui engage une poursuite se comporte en tout temps de manière à ne pas mettre en danger ou gêner les autres usagers de la route.

Le membre du cadre opérationnel qui engage une poursuite adapte son comportement à la disposition des lieux et à leur encombrement, à la densité de la circulation, au champ de visibilité, à l'état de la route, aux conditions météorologiques, à la nature, à l'état et au chargement de son véhicule, ainsi qu'à la présence d'autres usagers de la route.

Le membre du cadre opérationnel qui engage une poursuite fait preuve d'une vigilance accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes, en particulier les enfants, les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées, ainsi qu'à l'égard du personnel œuvrant pour l'entretien de la voirie et des équipements la bordant;

7° les membres du cadre opérationnel ayant engagé une poursuite avec un véhicule motorisé ne peuvent la prolonger dans un parc, dans une zone piétonne, dans un chemin réservé, dans une rue réservée au jeu fonctionnelle ou dans une rue scolaire, en raison du danger disproportionné pour les personnes présentes dans ces zones, sauf si les personnes en fuite font activement usage d'armes à feu contre lesdites personnes;

8° tout autre membre du cadre opérationnel s'abstient de se joindre d'initiative à la poursuite. Il ne peut le faire que sur ordre du dispatching et en cas de nécessité absolue;

9° toute poursuite effectuée avec un véhicule motorisé est soumise à une obligation d'enregistrement dans un procès-verbal. Ce procès-verbal mentionne les données suivantes:

a) de plaats en het tijdstip van de achtervolging;

b) het identificatienummer of het interventienummer van elk lid van het operationeel kader dat heeft deelgenomen aan of getuige was van de achtervolging;

c) de concrete elementen die de noodzaak, proportionaliteit en subsidiariteit van de gemotoriseerde achtervolging rechtvaardigen;

d) de beschrijving van het verloop van de achtervolging.

§ 5. Bij een achtervolging met een gemotoriseerd voertuig onthouden de leden van het operationeel kader tijdens een achtervolging zich ervan:

1° gebruik te maken van bandendoorborende middelen tegen gemotoriseerde tweewielers;

2° een dienstvoertuig, met of zonder inzittenden, te positioneren als obstakel om een vluchtend voertuig tot stilstand te brengen;

3° enige manoeuvre uit te voeren waarbij het vluchtende voertuig wordt aangereden, geduwd of geramd;

4° een vaste wegblokkade op te werpen op een autosnelweg of op een andere drukke verkeersas, behalve wanneer die buiten de hoofdwegen wordt opgesteld, met name op opritten of afritten.

Bij wijze van uitzondering kan alsnog een van deze technieken gebruikt worden wanneer cumulatief aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1° mits voorafgaande toestemming van de dispatching;

2° in geval van ernstig en onmiddellijk gevaar voor het leven of de fysieke integriteit van personen.”

Art. 5

In artikel 12 van het koninklijk besluit van 24 september 2015 betreffende de basisopleiding van de personeelsleden van het basiskader van de politiediensten, gewijzigd door het koninklijk besluit van 13 januari 2020, worden de volgende aanpassingen aangebracht:

a) in de bepaling onder 1° worden de woorden “duurtijd van 1314 studie-uren” vervangen door de woorden “duurtijd van 1338 studie-uren”;

b) in de bepaling onder 2° worden de woorden “clusters 1, 3, 7 tot en met 13” vervangen door de woorden “clusters 1, 3, 7 tot 11, 13 en 14”.

a) le lieu et le moment de la poursuite;

b) le numéro d'identification ou le numéro d'intervention de chaque membre du cadre opérationnel ayant participé à la poursuite ou en ayant été témoin;

c) les éléments concrets justifiant la nécessité, la proportionnalité et la subsidiarité de la poursuite motorisée;

d) la description du déroulement de la poursuite.

§ 5. Lors d'une poursuite effectuée avec un véhicule motorisé, les membres du cadre opérationnel s'abstiennent:

1° de faire usage de dispositifs de perforation des pneus à l'encontre de deux-roues motorisés;

2° de positionner un véhicule de service, avec ou sans occupants, comme obstacle pour immobiliser un véhicule en fuite;

3° d'effectuer toute manoeuvre visant à heurter, à pousser ou à percuter le véhicule en fuite;

4° d'ériger une barrière routière fixe sur une autoroute ou sur un autre axe à forte densité de circulation, sauf lorsqu'il est placé en dehors des axes principaux, notamment sur les bretelles d'entrée ou de sortie.

À titre exceptionnel, une de ces techniques peut être utilisée lorsque les conditions suivantes sont cumulativement réunies:

1° moyennant l'autorisation préalable du dispatching;

2° en cas de danger grave et immédiat pour la vie ou l'intégrité physique de personnes.”

Art. 5

Dans l'article 12 de l'arrêté royal du 24 septembre 2015 relatif à la formation de base des membres du personnel du cadre de base des services de police, modifié par l'arrêté royal du 13 janvier 2020, les modifications suivantes sont apportées:

a) dans le 1°, les mots “durée totale de 1314 heures d'étude” sont remplacés par les mots “durée totale de 1338 heures d'étude”;

b) dans le 2°, les mots “clusters 1, 3, 7 à 13” sont remplacés par les mots “clusters 1, 3, 7 à 11, 13 et 14”.

Art. 6

Artikel 15 van het hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen als volgt:

“Art. 15. De basisopleiding van het basiskader wordt ingedeeld in twee blokken. Transversale clusters worden ook voorzien. De clusters zijn de volgende:

a) Blok 1:

1° cluster 1: de politiediensten in relatie tot de bestuurlijke en gerechtelijke organisatie van 40 studie-uren;

2° cluster 2: wet op het politieambt van 40 studie-uren;

3° cluster 3: politionele deontologie van 24 studie-uren;

4° cluster 4: inleiding recht van 60 studie-uren;

5° cluster 5: wegcode van 30 studie-uren;

b) Blok 2:

6° cluster 6: domeinspecifiek recht van 120 studie-uren;

7° cluster 7: informatiemanagement van 122 studie-uren;

8° cluster 8: politioneel onthaal en bejegening van 78 studie-uren;

9° cluster 9: politioneel tussenkomen van 176 studie-uren;

10° cluster 10: onderzoeken van 100 studie-uren;

11° cluster 11: verkeer van 114 studie-uren;

12° cluster 12: prioritair rijden van 24 studie-uren;

c) Transversale clusters, doorheen blok 1 en 2:

13° cluster 13: maatschappelijke oriëntering van 32 studie-uren;

14° cluster 14: communicatie van 100 studie-uren;

15° cluster 15: sport van 90 studie-uren;

16° cluster 16: geweld- en stressbeheer van 188 studie-uren.”

Art. 6

L'article 15 du même arrêté royal est remplacé par ce qui suit:

“Art. 15. La formation de base du cadre de base est divisée en deux blocs de cours. Des clusters transversaux sont également prévus. Les clusters sont les suivants:

a) Bloc 1:

1° cluster 1: les services de police vis-à-vis de l'organisations administrative et judiciaire, de 40 heures d'étude;

2° cluster 2: loi sur la fonction de police, de 40 heures d'étude;

3° cluster 3: la déontologie policière, de 24 heures d'étude;

4° cluster 4: introduction au droit, de 60 heures d'étude;

5° cluster 5: code de la route, de 30 heures d'étude;

b) Bloc 2:

6° cluster 6: domaines spécifiques du droit, de 120 heures d'étude;

7° cluster 7: management des informations, de 122 heures d'étude;

8° cluster 8: accueil et assistance policiers, de 78 heures d'étude;

9° cluster 9: interventions policières, de 176 heures d'étude;

10° cluster 10: enquêter, de 100 heures d'étude;

11° cluster 11: circulation, de 114 heures d'étude;

12° cluster 12: conduite prioritaire, de 24 heures d'étude;

c) Clusters transversaux, au cours des blocs 1 et 2:

13° cluster 13: contexte sociétal, de 32 heures d'étude;

14° cluster 14: communication, de 100 heures d'étude;

15° cluster 15: sport, de 90 heures d'étude;

16° cluster 16: gestion de la violence et du stress, de 188 heures d'étude.”

Art. 7

In artikel 23 van hetzelfde koninkrijk besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 13 januari 2020, worden de woorden “clusters 7 tot 13” vervangen door de woorden “clusters 7 tot 11, 13 en 14”.

10 juli 2025

Art. 7

Dans l'article 23 du même arrêté royal, remplacé par l'arrêté royal du 13 janvier 2020, les mots “clusters 7 à 13” sont remplacés par les mots “clusters 7 à 11, 13 et 14”.

10 juillet 2025

Julien Ribaud (PVDA-PTB)
Greet Daems (PVDA-PTB)
Nabil Boukili (PVDA-PTB)
Raoul Hedebouw (PVDA-PTB)
Sofie Merckx (PVDA-PTB)
Robin Tonniau (PVDA-PTB)
Annik Van den Bosch (PVDA-PTB)