

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

3 OKTOBER 1996

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wetten
betreffende de politie over het
wegverkeer, met het oog op een
zwaardere bestraffing van sommige
overtredingen inzake het stilstaan- en
parkeerverbod**

(Ingediend door de heer Rony Cuyt)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Artikel 24 van het Wegverkeersreglement voorziet onder meer in een stilstaan- en parkeerverbod voor voertuigen op de trottoirs (1°), op de fietspaden en op de oversteekplaatsen voor fietsers (2°), op de oversteekplaatsen voor voetgangers, op de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen en op de rijbaan op minder dan 5 meter voor deze oversteekplaatsen (4°).

Het koninklijk besluit van 7 april 1976 stelt de zware overtredingen vast, die krachtens artikel 29 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer gestraft worden met een gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en een boete van 50 frank tot 500 frank of één van deze straffen alleen. Overtredingen op artikel 24, 1°, 2° en 4° van het Wegverkeersreglement komen niet voor in dit koninklijk besluit en worden bijgevolg beschouwd als gewone overtredingen die bestraft worden met een gevangenisstraf van een dag tot een maand en een boete van

(*) Tweede zitting van de 49° zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

3 OCTOBRE 1996

PROPOSITION DE LOI

**modifiant les lois coordonnées
relatives à la police de la
circulation routière en vue de
sanctionner plus lourdement
certaines infractions en matière
d'arrêt et de stationnement**

(Déposée par M. Rony Cuyt)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'article 24 du Code de la route prévoit notamment que les véhicules ne peuvent se mettre à l'arrêt ou en stationnement sur les trottoirs (1°), sur les pistes cyclables et sur les passages pour cyclistes (2°), sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et sur la chaussée à moins de cinq mètres en deçà de ces passages (4°).

L'arrêté royal du 7 avril 1976 désigne les infractions graves qui, en vertu de l'article 29 des lois relatives à la police de la circulation routière, sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 50 à 500 francs ou d'une de ces peines seulement. Les infractions à l'article 24, 1°, 2° et 4°, du Code de la route ne sont pas visées par cet arrêté et sont donc considérées comme des infractions ordinaires punies d'un emprisonnement d'un jour à un mois et d'une amende de 10 à 500 francs ou d'une de ces peines seulement. Dans la pratique, le

(*) Deuxième session de la 49° législature.

10 frank tot 500 frank of één van deze straffen alleen. In de praktijk wordt door het openbaar ministerie een minnelijke schikking voorgesteld, die volgens een omzendbrief van de procureurs-generaal 2 100 frank bedraagt voor een gewone overtreding en minstens 5 600 frank voor een zware overtreding.

De kwalificatie van de overtredingen op artikel 24, 1°, 2° en 4° als gewone overtredingen staat in schril contrast met de uiterst verkeersonveilige situaties waartoe zij aanleiding geven. Voertuigen die het trottoir of het fietspad blokkeren, dwingen de kwetsbare weggebruikers tot gevaarlijke uitwijkmanoeuvres naar een deel van de openbare weg waar ze door de andere weggebruikers niet verwacht worden, dat niet op hun maat is ingericht en waar hun kwetsbaarheid bijgevolg bijzonder groot is. Fietzers en bromfietzers lopen daarnaast het risico op aanrijdingen met voertuigen die foutief geparkeerd staan op het fietspad. Het stilstaan en parkeren op of in de buurt van de oversteekplaatsen belemmert de zichtbaarheid van voetgangers, (brom)fietzers en bestuurders en het zet de voetgangers en (brom)fietzers aan om over te steken op plaatsen waar ze niet de bescherming van oversteekplaatsen genieten. Zien en gezien worden is nochtans één van de eerste vereisten voor veilig wegverkeer.

De kwetsbare weggebruikers hebben de stellige indruk dat deze inbreuken toenemen. Door de trendmatige groei van het verkeer neemt immers ook de parkeerdruk toe en komen steeds meer automobilisten in de verleiding om de stilstaan- en parkeerverboden te negeren, al is het doorgaans « maar voor even ».

Tenslotte staat de kwalificatie van de genoemde overtredingen als gewone overtredingen ook in contrast met een aantal andere overtredingen van dezelfde aard die door artikel 1, 7°, van het koninklijk besluit van 7 april 1976 wel als zware overtreding worden gekwalificeerd.

Onderhavig wetsvoorstel wil artikel 29 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer wijzigen opdat het stilstaan en parkeren op voetpaden, fietspaden en oversteekplaatsen voor voetgangers en (brom)fietzers zou worden bestraft als een zware overtreding. De goedkeuring van dit wetsvoorstel zal bijgevolg een aanvulling van het koninklijk besluit van 7 april 1976 noodzakelijk maken. Het wetsvoorstel sluit daarmee aan op de opties van de huidige regering om de verkeersreglementering aan te wenden als een instrument om de kwetsbare weggebruikers beter te beschermen en om de verplaatsing te voet of met de fiets aan te moedigen. Het verlenen van voorrang aan voetgangers op oversteekplaatsen per 1 april 1996 was hiertoe een eerste aanzet.

Dit wetsvoorstel beoogt in de eerste plaats een gedragsverandering bij de bestuurders door het verzwaren van de strafmaat. Daarnaast beoogt het wetsvoorstel ook een grotere aandacht voor het foutparkeren op voetpaden, fietspaden en oversteekplaatsen in het handhavingsbeleid. Wat het verbali-

ministère public propose une transaction dont le montant, fixé par une circulaire des procureurs généraux, s'élève à 2 100 francs pour une infraction ordinaire et à 5 600 francs pour une infraction grave.

Le fait que les infractions à l'article 24, 1°, 2° et 4°, soient considérées comme des infractions ordinaires est tout à fait anormal eu égard aux situations extrêmement dangereuses que ces infractions provoquent. Les véhicules qui bloquent le trottoir ou une piste cyclable obligent les usagers les plus faibles à faire une manoeuvre dangereuse pour les éviter et à emprunter une partie de la chaussée où les autres usagers ne s'attendent pas à les rencontrer, qui n'est pas conçue pour eux et où ils sont dès lors particulièrement vulnérables. Les cyclistes et les cyclomotoristes risquent en outre de heurter les véhicules qui stationnent en infraction sur la piste cyclable. L'arrêt et le stationnement sur des passages ou à proximité de passages entrave la visibilité des piétons, des cyclistes/cyclomotoristes et des autres conducteurs et incitent les piétons et les cyclistes/cyclomotoristes à traverser à des endroits non protégés. Voir et être vu est pourtant une des conditions essentielles de la sécurité routière.

Les usagers de la route vulnérables ont le sentiment que ce type d'infractions se multiplient. La circulation automobile étant en constante augmentation, les places de parking se font de plus en plus rares et la tentation est dès lors grande d'ignorer — « pour quelques minutes seulement » — les interdictions d'arrêt et de stationnement.

Enfin, la qualification des infractions précitées en tant qu'infractions ordinaires est en contradiction avec le fait que l'article 1^{er}, 7°, de l'arrêté royal du 7 avril 1976 considère comme infractions graves d'autres infractions de même nature.

La présente proposition de loi vise à modifier l'article 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière de manière telle que l'arrêt et le stationnement sur des passages pour piétons, des pistes cyclables et des passages pour piétons et pour cyclistes/cyclomotoristes soient considérés comme des infractions graves. En cas d'adoption, il faudra par conséquent compléter l'arrêté royal du 7 avril 1976. Notre proposition s'inscrit donc dans le cadre de la résolution du gouvernement de faire du Code de la route un instrument pour mieux protéger les usagers de la route vulnérables et encourager les déplacements à pied et à bicyclette, résolution dont l'arrêté royal du 1^{er} avril 1996 accordant la priorité aux piétons s'engageant sur un passage clouté a été la première concrétisation.

La présente proposition de loi tend en premier lieu à induire un changement de comportement dans le chef des conducteurs par un alourdissement du taux de la peine. Elle tend en outre à faire en sorte qu'une plus grande attention soit accordée, dans le cadre de la politique visant à assurer le respect des disposi-

seren van de overtredingen betreft, zij herinnerd aan de ministeriële omzendbrief van 21 maart 1996 over de voetgangers in het verkeer. Hierin wordt de gemeenten een regelmatig en effectief politietoezicht aanbevolen om de positie van de voetganger in het verkeer te beschermen. Bovendien : « Dit politietoezicht is niet alleen noodzakelijk voor de zware overtredingen, maar ook voor de gewone, met name de overtredingen op de regels inzake het stilstaan en parkeren : (...) ».

Wat de vervolging van de overtredingen betreft, kan de kwalificatie als zware overtreding leiden tot een vermindering van het aantal seponeringen door de parketten. Uit de (beperkte) gegevens blijkt dat de parketten zware overtredingen in mindere mate seponeren dan gewone overtredingen : 7,4 % tegenover 12,5 % in 1990, 11,9 % tegenover 18,8 % in 1991 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 1992-1993, n° 69, blz. 6509-6511).

R. CUYT

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 29 van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, vervangen door de wet van 9 juni 1975, wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, luidend als volgt :

« Als zware overtreding wordt ten minste vermeld de overtreding van de bepalingen houdende het stilstaan- en parkeerverbod voor voertuigen op de trottoirs, op de fietspaden en op de oversteekplaatsen voor voetgangers, op de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen en op de rijbaan op minder dan 5 meter voor deze oversteekplaatsen. ».

26 augustus 1996.

tions légales, aux infractions consistant dans le stationnement sur les trottoirs, sur les pistes cyclables et les passages pour piétons. Quant à la verbalisation des infractions, nous renvoyons à la circulaire ministérielle du 21 mars 1996 relative aux piétons dans la circulation, qui recommande aux communes d'organiser une surveillance policière régulière et effective afin de protéger la position du piéton dans la circulation. Remarquons que cette circulaire précise en outre que cette surveillance policière ne s'impose pas seulement pour les infractions graves, mais aussi pour les infractions ordinaires, et en particulier pour les infractions aux règles en matière d'arrêt et de stationnement.

Pour ce qui est de la poursuite des infractions, la qualification d'infraction grave est de nature à réduire le nombre d'affaires classées sans suite par les parquets. Il ressort en effet de données (limitées) que le classement sans suite y est moins fréquent pour les infractions graves que pour les infractions ordinaires : 7,4 % pour 12,5 % en 1990 et 11,9 % pour 18,8 % en 1991 (*Questions et réponses* parlementaires, Chambre des Représentants, 1992-1993, n° 69, pp. 6509-6511).

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 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, tel qu'il a été remplacé par la loi du 9 juin 1975, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Doivent au moins être désignées comme infractions graves, les infractions aux dispositions interdisant l'arrêt ou le stationnement des véhicules sur les trottoirs, sur les pistes cyclables et sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et sur la chaussée à moins de cinq mètres en deçà de ces passages. ».

26 août 1996.

R. CUYT