

21 mrt 2004 -18:00

Hoort bij [MINISTERRAAD VAN 21 MAART 2004](#)

Voor een grotere verkeersveiligheid

1. De wet (*) houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid en de uitvoeringsbesluiten zullen het voorwerp uitmaken van een grondige evaluatie tegen september 2005, waarbij onder meer zal gepeild worden naar volgende indicatoren: aantal verkeersslachtoffers, verkeersongevallen en verkeersovertredingen, telkens ingedeeld naar aard, totaal bedrag geïnd op basis van onmiddellijke inning, op basis van minnelijke schikkingen en op basis van boetes en/of beschikkingen tot betalen opgelegd door de politierechtbanken, tijd besteed aan verkeersveiligheid door federale politie, lokale politie, parketten en politierechtbanken. Deze evaluatie die rekening zal houden met de sociale situatie van de overtreder, zal uitgevoerd worden op initiatief van de Minister van Mobiliteit in overleg met de Minister van Binnenlandse Zaken, de Minister van Justitie, de Minister van Financiën, de Minister van Begroting en de Minister van Economie.

1. De wet (*) houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid en de uitvoeringsbesluiten zullen het voorwerp uitmaken van een grondige evaluatie tegen september 2005, waarbij onder meer zal gepeild worden naar volgende indicatoren: aantal verkeersslachtoffers, verkeersongevallen en verkeersovertredingen, telkens ingedeeld naar aard, totaal bedrag geïnd op basis van onmiddellijke inning, op basis van minnelijke schikkingen en op basis van boetes en/of beschikkingen tot betalen opgelegd door de politierechtbanken, tijd besteed aan verkeersveiligheid door federale politie, lokale politie, parketten en politierechtbanken. Deze evaluatie die rekening zal houden met de sociale situatie van de overtreder, zal uitgevoerd worden op initiatief van de Minister van Mobiliteit in overleg met de Minister van Binnenlandse Zaken, de Minister van Justitie, de Minister van Financiën, de Minister van Begroting en de Minister van Economie.

2. De Raad heeft de invoering van de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid geanalyseerd en vastgesteld dat sedert de aankondiging ervan het aantal ongevallen alsmede het aantal overtredingen dalend is, zoals blijkt uit de statistieken van de Federale politie over het jaar 2003 wat betreft de autowegen. Ook de verzekeraars maken op basis van voorzichtige prognoses, gewag van een dalende trend voor 2003 wat betreft het aantal ongevallen. Hieruit wordt tussentijds afgeleid dat de wet haar doelstelling om tot een verhoogde verkeersveiligheid te komen, bereikt, inclusief door middel van de het nieuwe boetesysteem tegen overdreven rijsnelheid en er derhalve geen reden is om deze te veranderen. 3. Toch wenst de regering nu reeds enkele bijstellingen te doen, die moeten leiden tot een verhoogde effectiviteit. Naast het nemen van verdere initiatieven voor het verhogen van de controles, zullen volgende aanpassingen worden doorgevoerd: 3.1 Met het oog op het bereiken van een grotere verkeersveiligheid rond scholen, acht de Raad het opportuun om het aantal "zone 30" gebieden in functie van schoolomgevingen te veralgemenen. Daartoe zullen de vereisten voor het inrichten van deze zones zoals vastgelegd bij koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur, worden opgeheven en overgelaten

aan de invulling door de wegbeheerder. Deze bepaalt de omvang van de schoolomgeving waarin de 30km/u wordt veralgemeend die hij evenwel kan beperken tot de schooluren. Het voorstel wordt voorgelegd aan de wegbeheerder, zijnde de gewesten en de vereniging van gemeenten. Doel is overal te lande klaar te zijn tegen het schooljaar dat begint op 1 september 2005.

3.2 Met het oog op het bevorderen van de veiligheid rond jeugdkampen en in het algemeen omgevingen waar tijdelijk concentraties van mensen aanwezig zijn, kan de wegbeheerder tijdelijk een zone 30 (bebouwde kom) of zone 50 of 70 (buiten bebouwde kom) aanduiden.

3.3 Rijden met een fiets zonder verlichting aan de voorzijde of de achterzijde wanneer het gebruik van de lichten verplicht was, wordt een gewone overtreding. Bij herhaling binnen een termijn van drie jaar wordt de overtreding bestraft als een zware overtreding van de eerste graad.

3.4 Een aantal parkeerovertredingen die geen bijzondere hinder of gevaar veroorzaken, worden bestraft als een gewone overtreding. Ingeval de voormelde overtreding daarentegen een bijzondere hinder of gevaar met zich meebrengt, blijft zij gestraft als een zware overtreding van de eerste graad.

3.5 De nodige boordpapieren niet aan boord van het voertuig hebben is een gewone overtreding.

3.6 Alternatieve straffen voor zware overtredingen (eerste en tweede graad) zullen worden ingevoerd (gemeenschapsdienst, bijkomende intrekking van het rijbewijs) ter vervanging van de onmiddellijke inning bij zware overtredingen begaan door weggebruikers wiens inkomenssituatie precair is.

3.7 Een werkgroep beleidscoördinatie die wordt bijeengeroepen op initiatief van de Minister van Mobiliteit zal andere aanpassingen voorbereiden met het oog op het wegwerken van de bestaande anomalieën.

4. De minister van mobiliteit wordt ermee belast een nieuw verkeersbord te ontwerpen dat het gebruik van Cruise Control tijdelijk of op beperkte plaatsen waar een verhoogd risico op ongevallen met vrachtwagens bestaat verbiedt. Daarnaast zal een accidentologisch onderzoek gevoerd worden met betrekking tot de gevaren en risico's van het gebruik van cruise control in relatie tot verkeersongevallen. In het bijzonder dient een antwoord te worden gegeven op de vragen:- Dient de klassieke cruise control te worden afgewezen? - Kan de klassieke cruise control blijven bestaan? - Is het nuttig om de advanced cruise control te promoten? - Dient de klassieke cruise control vervangen te worden door de advanced cruise control?

5. Het voorstel van Koninklijk Besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg, met betrekking tot de plaats van motorrijders op de weg, wordt goedgekeurd. (*) 7 februari 2003

Gepubliceerd door FOD Kanselarij van de Eerste Minister - algemene directie Externe Communicatie