

## ANNEXE

La mention « Ansar al-Islam (alias Devotees of Islam, Jund al-Islam, Soldiers of Islam, Kurdistan Supporters of Islam, Supporters of Islam in Kurdistan, Followers of Islam in Kurdistan, Kurdistan Taliban); localisation : nord-est de l'Iraq » sous la rubrique "Personnes morales, groupes et entités" est remplacée par la mention suivante :

« Ansar al-Islam [alias a) Devotees of Islam, b) Jund al-Islam, c) Soldiers of Islam, d) Kurdistan Supporters of Islam, e) Supporters of Islam in Kurdistan, f) Followers of Islam in Kurdistan, g) Kurdish Taliban, h) Soldiers of God, i) Ansar al-Sunna Army, j) Jaish Ansar al-Sunna, k) Ansar al-Sunna ]; localisation : nord-est de l'Iraq. »

## BIJLAGE

De vermelding « Ansar al-Islam (alias Devotees of Islam, Jund al-Islam, Soldiers of Islam, Kurdistan Supporters of Islam, Supporters of Islam in Kurdistan, Followers of Islam in Kurdistan, Kurdistan Taliban); actief in Noordoost-Irak » wordt in de lijst van "Rechtspersonen, groepen en entiteiten" vervangen door de volgende :

« Ansar al-Islam (alias a) Devotees of Islam, b) Jund al-Islam, c) Soldiers of Islam, d) Kurdistan Supporters of Islam, e) Supporters of Islam in Kurdistan, f) Followers of Islam in Kurdistan, g) Kurdish Taliban, h) Soldiers of God, i) Ansar al-Sunna Army, j) Jaish Ansar al-Sunna, k) Ansar al-Sunna); actief in Noordoost-Irak. »

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 1474

[C — 2004/14083]

**26 APRIL 2004. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg**

## VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, wijzigt een aantal bepalingen van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en een aantal bepalingen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Er is rekening gehouden met het advies van de Raad van State op alle punten behalve één die in de artikelsgewijze bespreking zal verduidelijkt worden.

I. « verblijfsgebied », « vakantiezone » en « zone 30 »

De Regering beoogt het aantal wegverkeersslachtoffers met minstens 33 % te laten dalen tussen nu en 2006 en met 50 % tussen nu en 2010. Met dit doel voor ogen neemt de Regering de aanbevelingen over van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid.

In hun aanbevelingen stellen de Staten-Generaal meer bepaald dat, gelet op het groot aantal kinderen dat slachtoffer wordt van het verkeer, vaak, in de omgeving van een school, een beperking van de snelheid in schoolomgevingen absoluut noodzakelijk is.

Ook het verder afbakenen van zones 30 moet worden gestimuleerd. En daartoe is onder meer een vereenvoudiging van de reglementering nodig.

Om deze redenen keurt de Regering een reeks maatregelen goed. Dit besluit maakt het afbakenen van schoolomgevingen en het bijhorend invoeren van een 30 km/uursnelheidsbeperking in de schoolomgeving verplicht. Tevens worden de inrichtingsvereisten voor zones 30 versoepeld, opdat de wegbeheerders op systematische wijze zones 30 kunnen afbakenen in alle verblijfsgebieden.

Door dit besluit wordt het mogelijk om tijdelijk vakantiezones af te bakenen. Dit zijn zones waar jeugdkampen georganiseerd worden en waar concentraties van vakantiegeangers aanwezig zijn.

Ten eerste, op het vlak van de zone 30 bevat het koninklijk besluit volgende wijzigingen.

De bedoeling van deze maatregel is het stimuleren van de afbakening van zones 30 in gans het land, vertrekkend vanuit de schoolomgevingen. Deze plekken behoeven inderdaad een verhoogde veiligheid.

De zones 30 in de schoolomgevingen kunnen uitgebreid worden tot het gehele verblijfsgebied rond de school, in dit geval zal de school zich gewoon binnen een zone 30 bevinden.

Het bepalen van de omvang van de schoolomgeving wordt aan de wegbeheerder overgelaten, deze omvang moet geloofwaardig zijn en men concentreert zich daarvoor het best op de kritieke zone met een concentratie van schoolkinderen.

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 1474

[C — 2004/14083]

**26 AVRIL 2004. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique**

## RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté modifie certaines dispositions de l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière et certaines dispositions de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Il a été tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat sur tous les points sauf sur un, qui sera expliqué dans le commentaire par article.

I. « zone de séjour », « zone de vacances » et « zone 30 »

Le Gouvernement entend diminuer le nombre de victimes de la route d'au moins 33 % d'ici 2006 et de 50 % d'ici 2010. A cette fin, le Gouvernement reprend à son compte les recommandations des Etats généraux de la Sécurité routière.

Dans leurs recommandations les Etats généraux insistent sur la nécessité d'une diminution de la vitesse aux abords d'écoles, car beaucoup d'enfants sont victimes d'accident de la route, et ce souvent dans les environs d'une école.

Aussi, faut-il stimuler la délimitation de zones 30. Ceci nécessite une simplification de la réglementation.

Pour atteindre ces objectifs, le Gouvernement adopte toute une série de mesures. Le présent arrêté tend à rendre obligatoire la délimitation des abords d'écoles et la limitation de la vitesse à 30 km/h aux abords des écoles. Par ailleurs, l'assouplissement des conditions d'aménagement des zones 30 permet aux gestionnaires de voirie de délimiter plus systématiquement des zones 30 dans toutes les zones de séjours.

Par cet arrêté il est possible de délimiter temporairement les zones de vacances, c'est-à-dire les lieux où sont organisés des camps des mouvements de jeunesse et où une concentration de vacanciers peut être enregistrée.

Premièrement, les modifications en matière de zone 30, comprises dans l'arrêté royal, sont les suivantes.

L'objectif de cette mesure est de stimuler l'instauration de zones 30 dans tout le pays, en commençant par les abords d'école. Ces endroits nécessitent en effet une sécurité accrue.

Les zones 30 aux abords des écoles pourront être élargies sur toute la zone de séjour qui se trouve éventuellement autour de l'école. Dans ce cas, l'école se situera tout simplement en zone 30.

Le gestionnaire de la voirie peut déterminer la grandeur de l'abord d'école, qui doit rester crédible, ce qui veut dire qu'il faut se concentrer sur la zone critique dans laquelle se trouve la concentration d'écoliers.

De wegbeheerder kiest ofwel voor een schoolomgeving die continu geldt, ofwel voor een variabele signalisatie met een duidelijke in tijd beperkte geldigheid.

Met « school » wordt elke vestiging van een onderwijsinstelling bedoeld voor kleuter-, lager en middelbaar onderwijs.

De inrichtingsvereisten voor het afbakenen van zones 30 zijn tot een uiterst minimum beperkt, zodat er geen obstakels meer zijn voor de (gemeentelijke) wegbeheerders om systematisch alle daarvoor in aanmerking komende gebieden als zone 30 af te bakenen.

De twee essentiële afbakeningsvoorwaarden voor een zone 30 worden opgenomen in het « reglement van de wegbeheerder » : een zone 30 is een statuut dat alleen voor verblijfsgebieden kan gebruikt worden; en de toegang tot de zone 30 moet duidelijk herkenbaar zijn of gemaakt worden.

Het blijft de bedoeling dat zone 30-straten, net zoals straten uit de andere categorieën, zodanig ingericht zijn dat ze als intrinsiek veilig kunnen beschouwd worden. Het gaat hier om een evenwicht dat door de wegbeheerder tot stand gebracht wordt tussen de functie van de weg, de vormgeving ervan en het daadwerkelijke gebruik dat van de weg gemaakt wordt. Deze aanpak laat zich niet zomaar in een reglement vatten, dit is een zaak van oordeelkundige organisatie en deskundigheid bij de wegbeheerder.

Ten tweede, laat het koninklijk besluit toe om snelheidsbeperkingen in te voeren in gemeenten waar jeugdkampen georganiseerd worden en waar concentraties van vakantiegeers zijn.

Er werd gekozen voor de naam « vakantiezone ». Deze is algemeen bedoeld en slaat op gebieden waar jeugdkampen gehouden worden, op gebieden rond dichtbevolkte campings, op gebieden waar vrijetijdsevenementen gehouden worden die veel volk aantrekken, enz.

Het koninklijk besluit voorziet in de mogelijkheid een verbeterde veiligheid te bieden aan voetgangers die, bij gebrek aan berm, alleen of in groep op de rijbaan moeten lopen.

In de meeste gevallen zal de gemeente een tijdelijk aanvullend reglement treffen voor de periode waarin zij deze bijzondere snelheidsbeperking wil laten gelden. Van de gemeente mag verwacht worden dat zij zorgt voor enige extra politiecontrole, zodat deze bijzondere tijdelijke snelheidsbeperking ook gehandhaafd wordt.

Het koninklijk besluit voorziet de mogelijkheid om tijdelijk zones 30 af te bakenen binnen de bebouwde kom.

Buiten de bebouwde kom bestaat de mogelijkheid om tijdelijke zones 50 of 70 te voorzien, in de gevallen waarin behoefte is aan snelheidsverlaging.

## II. Plaats van de motorrijder op de rijbaan

Artikel 9.3. van het Verkeersreglement bepaalt dat elke bestuurder, te weten een autobestuurder, een motorrijder of eender welke andere bestuurder, zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan moet blijven.

Deze bepaling confronteert de motorrijders met een bijzonder probleem op het gebied van de verkeersveiligheid, aangezien een dergelijke verplichting hen in bepaalde omstandigheden een gevaarlijke plaats oplegt ten opzichte van de autobestuurders die hen voorafgaan of volgen.

Inderdaad, een van de noodzakelijke voorwaarden voor een veilig verkeer is een goed zicht tussen de verschillende gebruikers van de openbare weg. Zo wordt een motorrijder beter opgemerkt door de bestuurder die hem voorafgaat als hij in de binnenspiegel of de linkse buitenspiegel zichtbaar is. Een rechtse buitenspiegel op de auto's is immers niet verplicht.

Een motorrijder die op een zekere afstand van de rechterraand van de rijbaan rijdt, wordt ook beter gezien door de autobestuurders die hem volgen en bijgevolg beschouwen als een volwaardige rijbaangebruiker.

De motorrijder zal voortaan zijn plaats op de rijbaan kunnen kiezen, voor zover hij niet de helft van de breedte van de weg overschrijdt indien deze weg openstaat voor tweerichtingsverkeer

De algemene regel in artikel 7.2 volgens dewelke de gebruikers zich moeten gedragen op de openbare weg op een zodanige manier dat ze geen hinder of gevaar voor de andere gebruikers met zich brengen blijft vanzelfsprekend van toepassing, zodat de plaats op de weg door de motorrijder moet gekozen worden in functie van de verplichting tot voorzichtigheid. Hij moet zich dus plaatsen in functie van de zichtbaarheid, maar met behoud van een dergelijke positie die moet toelaten het voorliggend voertuig te ontwijken in geval van een noodsituatie.

Het is de totaliteit van het voertuig, de bestuurder, de passagier en de lading die in rekening moet worden gebracht om de plaats van de motorrijder te bepalen en niet de plaats van de wielen. Zo wordt vermeden dat een motorrijder die een bocht neemt, door zijn overhangende houding zich zou bevinden op de weg gereserveerd voor de voertuigen uit de tegenovergestelde richting.

Le gestionnaire choisit un abord d'école soit permanent soit, avec une signalisation d'une validité clairement limitée dans le temps.

Par « école », on entend chaque siège d'une institution d'enseignement, qu'il soit maternel, primaire ou secondaire.

Les conditions d'aménagement pour pouvoir délimiter une zone 30 seront limitées à un strict minimum. Il n'y aura dès lors plus d'obstacles pour les gestionnaires (communaux) de voirie, de mettre les parties de la commune qui s'y prêtent en zone 30.

Deux conditions essentielles pour délimiter une zone 30 sont intégrées dans le code du gestionnaire. La zone 30 est un statut qui ne peut être utilisé pour des zones de séjour; et l'accès d'une zone 30 doit toujours être reconnaissable pour l'usager de la route.

Les rues d'une zone 30, aussi bien que les rues appartenant aux autres catégories, doivent être aménagées de façon intrinsèquement sûre. Ceci veut dire que le gestionnaire de voirie doit réaliser un équilibre entre la fonction de la route, son aménagement et l'usage qu'on en fait réellement. Cette approche ne se prête pas à être inscrite dans une réglementation, c'est plutôt une question d'organisation et de compétence du côté du gestionnaire.

Deuxièmement, l'arrêté royal permet d'imposer une limitation de la vitesse maximale autorisée dans les communes où sont organisés des camps de jeunes et où une concentration de vacanciers est constatée.

Le nom de « zone de vacances » a été choisi comme terme général, qui indique des zones où se trouvent des camps de jeunes, des campings densément peuplés, des endroits où on l'organise des événements de loisirs qui attirent beaucoup de monde, etc.

L'arrêté royal prévoit la possibilité d'offrir une meilleure sécurité notamment aux piétons, seuls ou en groupe, qui doivent emprunter la chaussée à défaut d'accotement en saillie.

Dans la plupart des cas, la commune prendra un arrêté complémentaire temporaire pour la période pendant laquelle elle veut mettre en vigueur cette limitation de vitesse exceptionnelle. La commune pourra organiser un contrôle policier supplémentaire, pour maintenir le régime de vitesse temporaire et exceptionnel.

L'arrêté royal prévoit la possibilité de délimiter des zones 30 temporaires à l'intérieur des agglomérations.

En dehors des agglomérations, la possibilité d'instaurer des zones 50 ou 70 temporaires est prévue dans les cas où un ralentissement s'avère nécessaire.

## II. Place du motocycliste sur la chaussée

L'article 9.3. du Code de la route précise que tout conducteur, qu'il soit automobiliste, motocycliste ou autre, doit se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée.

Cette disposition pose un problème particulier aux motocyclistes en terme de sécurité routière étant donné qu'une telle obligation leur impose, dans certaines circonstances, un emplacement dangereux par rapport aux automobilistes qui les précèdent ou qui les suivent.

En effet, une des conditions indispensables à une circulation sûre est une bonne visibilité entre les différents usagers de la voie publique. Un motocycliste est ainsi mieux perçu par le conducteur qui le précède dès lors qu'il est visible dans le rétroviseur intérieur ou dans le rétroviseur extérieur gauche. Un rétroviseur extérieur droit n'est d'ailleurs pas obligatoire sur les voitures.

Un motocycliste circulant à une certaine distance du bord droit de la chaussée est également mieux vu par les automobilistes qui le suivent et le perçoivent comme un usager de la chaussée à part entière.

Le motocycliste aura désormais le choix de la place qu'il occupe sur la chaussée, pour autant qu'il ne dépasse pas la moitié de la largeur de celle-ci lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

La règle générale contenue à l'article 7.2 selon laquelle les usagers doivent se comporter sur la voie publique de manière telle qu'ils ne causent aucune gêne ou danger pour les autres usagers est bien entendu d'application de sorte que l'emplacement choisi par le motocycliste sera fonction de cette obligation de prudence. Il devra ainsi se placer dans des bonnes conditions de visibilité tout en gardant une position lui permettant d'effectuer les manœuvres d'évitement du véhicule qui le précède qu'une situation d'urgence pourrait nécessiter.

C'est l'ensemble composé par le véhicule, le conducteur, le passager et le chargement qui doit être pris en compte pour déterminer l'emplacement, et non la position des roues. On évite ainsi qu'un motocycliste qui aborde un virage ne soit, de par son inclinaison, en porte-à-faux sur la largeur de la chaussée réservée aux véhicules circulant en sens inverse.

De nieuwigheid die ingevoerd wordt heeft geen gevolgen op de andere verkeersregels; ook niet met betrekking tot de plaats op de weg in geval van verandering van richting of kruising of van inhaalregels. Niettemin is de motorrijder die ingehaald wordt niet meer verplicht om zich uiterst rechts van de baan te houden (art. 16.7). Hij moet desalniettemin er steeds over waken inhaalmanoeuvres, aangevat door andere bestuurders niet te hinderen.

Anderzijds worden de bewegingen die uitgevoerd worden door de motorrijders, wanneer hij zijn plaats kiest niet beschouwd als manoeuvres waarvoor het gebruik van de richtingaanwijzers noodzakelijk is.

### III. Verbod cruise control of kruissnelheidsregelaar te gebruiken

De invoering van twee nieuwe verkeersborden maakt het de wegbeheerder mogelijk, bv. op filegevoelige plaatsen, op plaatsen waar wegwerkzaamheden wordt uitgevoerd en/of op plaatsen met druk vrachtverkeer het gebruik van de cruise control of kruissnelheidsregelaar te verbieden.

De wegbeheerder zal voorts, afgezien van de net genoemde selectiemogelijkheid, verscheidene formules in overweging kunnen nemen wat de aard van de voertuigen betreft, b.v. alleen voertuigen boven een bepaalde tonnenmaat, alle voertuigen, enz.

Krachtens de algemene bepalingen van het verkeersreglement kan het voor de wegbeheerder handig zijn gebruik te maken van signalisatie met zonale geldigheid, d.w.z. een zonebord dat in de ganse afgebakende zone van toepassing is. Tevens is dynamische signalisatie via elektronische bebording denkbaar.

### IV. Doorstroming georganiseerd woon-werkverkeer bevorderen

Zowel de bijzondere overrijdbare bedding die voorbehouden is voor voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, als de rijstrook die voor hetzelfde vervoer gereserveerd is (in de omgangstaal vaak « bus-trambaan » en « busstrook » genoemd), kunnen toegankelijk worden gemaakt voor voertuigen die bestemd zijn voor woon-werkverkeer.

Het gaat om voertuigen, behorend tot de categorieën M2 en M3, nl. voertuigen voor personenvervoer met een capaciteit van meer dan acht zitplaatsen, de bestuurder niet meegerekend en met een maximale toegelaten massa van ten hoogste vijf ton (M2) of meer dan vijf ton (M3).

Die voertuigen moeten duidelijk zichtbaar over een speciaal bordje beschikken wanneer ze één van die wegedeelten gebruiken.

De toegang tot deze bijzondere wegedeelten moet dan telkens gesymboliseerd zijn op de respectieve aanwijzigingsborden F17 en F18 van het algemeen verkeersreglement.

### V. De gewone overtredingen

Voornoemd koninklijk besluit van 22 december 2003 is in werking getreden op 1 maart 2004. Al vlug is gebleken dat terugbetalend element van de sanctie die bepaalde overtredingen opgenomen in de zware overtredingen van de eerste graad begeleiden, zijn rol van organisatie van het leven in gemeenschap niet vervult. Dit deel wordt als disproportioneel beschouwd in verhouding tot de bedoelde strafbestellingen.

Het betreft volgende drie categorieën van overtredingen :

- Hebben gereden met een voertuig voor gehandicapte personen, een fiets of een gekoppeld voertuig zonder verlichting aan de voorzijde of de achterzijde wanneer het gebruik van de lichten verplicht was;
- Bepaalde parkeerovertradingen sensu lato, die geen bijzondere hinder of gevaar veroorzaken;
- Het kentekenbewijs niet aan boord van het voertuig hebben en de kentekenplaat niet terugsturen binnen de opgelegde termijnen.

De Regering heeft op de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004 te Oostende beslist deze overtredingen opnieuw als gewone overtredingen te beschouwen.

Deze wijziging van voornoemd koninklijk besluit moet zo vlug als mogelijk aangenomen worden teneinde de termijn waarbinnen deze overtredingen verschillend behandeld worden, maximaal in te korten. De hoogdringendheid is gerechtvaardigd vanuit de noodzaak de rechtsonderhorigen rechtszekerheid te waarborgen.

### Artikelsgewijze commentaar

Artikel 1. Dit artikel introduceert twee nieuwe termen in het verkeersreglement. De definitie van een verblijfsgebied is kwalitatief en impliceert een politieke keuze die de belangen van de niet-gemotoriseerde weggebruikers hoger stelt dan die van de gemotoriseerde weggebruikers. Deze keuze kan formeel bevestigd worden door het zone 30-statuut of zelfs het (woon)erfstatuut.

La nouveauté introduite n'a pas de conséquence sur les autres règles de circulation et notamment en ce qui concerne le placement sur la chaussée en cas de changement de direction ou de croisement et les règles de dépassement. Toutefois, le motocycliste qui est dépassé n'est plus tenu de se tenir le plus près du bord droit de la chaussée (art. 16.7). Il doit néanmoins veiller à ne pas gêner les manoeuvres de dépassement entamées par les autres conducteurs.

Par ailleurs, les mouvements effectués par le motocycliste lorsqu'il choisit son emplacement ne sont pas considérés comme des manoeuvres nécessitant l'usage des indicateurs de direction.

### III. Interdiction d'utilisation du cruise control ou régulateur de vitesse de croisière

L'introduction de deux nouveaux signaux routiers permet au gestionnaire de voirie d'interdire l'utilisation du cruise control ou régulateur de vitesse de croisière, par exemple à des endroits sensibles aux files, aux endroits où des travaux sont effectués et/ou aux endroits présentant un important trafic de transports routiers.

Le gestionnaire de voirie aura dorénavant, vu les possibilités de sélection évoquées, diverses formules à prendre en considération en fonction de la nature du véhicule, par exemple, interdiction uniquement pour les véhicules dont le tonnage est supérieur à un certain poids, ou pour tous les véhicules sans distinction, etc.

En vertu des dispositions générales du Code de la Route, il peut être utile pour le gestionnaire de voirie, d'utiliser une signalisation ayant une validité zonale, c.à.d. un signal de zone qui, dans toute la zone délimitée, est d'application. En même temps, l'utilisation de panneaux électroniques est envisageable.

### IV. Encourager la fluidité du trafic domicile-travail organisé

Le site spécial franchissable réservé pour les véhicules des services publics réguliers de transport en commun ainsi que la bande de circulation qui est réservée aux mêmes transports (appelée dans le jargon la « bande des bus-trams » ou « bande des bus »), peuvent être utilisés par les véhicules qui sont destinés aux trajets domicile-travail.

Il s'agit de véhicules appartenant aux catégories M2 et M3, c.à.d. des véhicules destinés au transport de personnes avec une capacité de plus de huit places assises, le conducteur non compris et avec une masse maximale autorisée de maximum 5 tonnes (M2) ou plus de 5 tonnes (M3).

Ces véhicules, lorsqu'ils utilisent une de ces parties du réseau routier, doivent disposer d'un panneau spécial qui doit être bien visible.

L'accès à ces parties spéciales de la voie publique doit être systématiquement symbolisé par les panneaux d'indication F17 et F18 du Code de la Route.

### V. Les infractions ordinaires

L'arrêté royal du 22 décembre 2003 précité est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2004. Il s'est rapidement avéré que la part rétributive de la sanction qui accompagne certaines infractions reprises dans les infractions graves du premier degré ne remplit pas son rôle de structuration de la vie en société. Cette part est considérée comme disproportionnée eu égard aux incriminations visées.

Il s'agit des trois catégories d'infractions suivantes :

- Avoir circulé avec un véhicule pour personne handicapée, une bicyclette ou un véhicule attelé sans éclairage à l'avant ou à l'arrière, alors que l'emploi des feux était obligatoire;
- Certaines infractions de stationnement, sensu lato, qui ne cause pas d'entrave particulière ou de danger;
- Ne pas disposer du certificat d'immatriculation à bord du véhicule et ne pas renvoyer dans les délais impartis la marque d'immatriculation.

Le Gouvernement a décidé les 20 et 21 mars 2004, lors du Conseil d'Ostende, de considérer à nouveau ces infractions comme des infractions ordinaires.

Cette modification de l'arrêté royal précité doit être adoptée au plus vite afin d'écourter au maximum la période pendant laquelle ces infractions sont traitées différemment. Cette urgence se justifie par la nécessité de garantir au citoyen la sécurité juridique.

### Commentaires des articles

Article 1<sup>er</sup>. Cet article crée 2 nouveaux termes en matière de sécurité routière. D'une part, la définition d'une zone de séjour est purement qualitative; elle implique un choix politique qui veut mettre les intérêts des usagers de la voirie non-motorisés avant ceux des usagers motorisés. Ce choix permet d'être confirmé par un statut formel de zone 30 ou même de zone résidentielle ou de rencontre.

Het advies van de Raad van State over het vervangen van de term « fonction de séjour » door de term « fonction d'habitat » werd niet gevolgd. Daarentegen leidde zijn opmerking over het gebrek aan samenhang, teweegebracht door het gebruik van twee verschillende uitdrukkingen in artikel 2.48, tot de vervanging van de term « fonction d'habitat » door de term « fonction de séjour ». De term « fonction de séjour » heeft betrekking op alle vormen van niet-gemotoriseerde activiteiten in een straat, zoals bijvoorbeeld lopen, fietsen, stilstaan voor een gesprek. Terwijl de term « fonction d'habitat » eerder betrekking heeft op het wonen in de straat.

Het gaat verder om de term « vakantiezone ». Met deze termen worden de plekken bedoeld waarin een groot aantal vakantiegangers tijdelijk verblijven. Deze toestroom van vakantiegangers heeft een verhoging van het aantal zwakke weggebruikers op de openbare weg tot gevolg. Door het afbakenen van dergelijke zones kan de wegbeheerder tevens inspelen op tijdelijke situaties en worden de zachte weggebruikers beter beschermd.

Art. 2. Dit artikel wijzigt artikel 9.3 van de huidige tekst door een nieuwe bepaling te introduceren waardoor motorrijders een volwaardige plaats op de rijbaan toegewezen krijgen.

Deze introductie beoogt een einde te maken aan de onzekerheid en onveiligheid gerelateerd aan de plaats op de rijbaan van die weggebruikers.

Vroeger waren ze immers verplicht zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan te blijven, wat dikwijls aanleiding gaf tot gevaarlijke situaties, in het bijzonder bij het inhalen van motorrijders.

Voorts brengt deze wijziging met zich mee dat motorrijders beter opgemerkt worden in het verkeer.

Art. 3. Dit artikel heft de verwijzing naar het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 in artikel 22<sup>quater</sup>, betreft zones met snelheidsbeperking tot 30 km per uur, op. Het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 wordt immers in artikel 11 van het onderhavig koninklijk besluit opgeheven met als doel de vereisten voor het instellen van een zone 30 tot een strikt minimum te herleiden. Deze minimale voorwaarden zijn vastgelegd in het ministerieel besluit waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

Art. 4. Dit artikel voert de nieuwe verkeersborden in die geplaatst kunnen worden in het kader van een gebruiksverbod van de cruise control of kruissnelheidsregelaar. De wegbeheerders krijgen hiermee de mogelijkheid om, tijdelijk of op oordeelkundig gekozen plaatsen, een dergelijke verbodsbepaling op te leggen.

Art. 5. In de rijstrook die luidens artikel 72.5 van het verkeersreglement voorbehouden is voor het gemeenschappelijk vervoer en voor voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen mogen bepaalde andere voertuigen rijden, bv. de prioritaire voertuigen; ook taxi's en fietsers mogen die rijstrook volgen wanneer de signalisatie het vermeldt.

Voortaan mogen ook voertuigen bestemd voor woon-werkverkeer, behorend tot de categorie M2 of M3, van de busstrook gebruik maken op voorwaarde dat de signalisatie dit toestaat.

Art. 6. Naar analogie met de busstroken mogen de voertuigen bestemd voor woon-werkverkeer, behorend tot de categorie M2 of M3, van de bijzonder overrijdbare bedding gebruik maken op voorwaarde dat de signalisatie dit toestaat.

Art. 7. Dit artikel wijzigt het eerste artikel van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Het beoogt de precisering van de draagwijdte van de teksten opgenomen bij de verwijzing naar het artikel bij de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, ook toe te passen op artikel 2.1.7<sup>o</sup>, eerste en vierde streepjes.

Art. 8. Dit artikel brengt wijzigingen aan artikel 2 van voornoemd koninklijk besluit.

— Het betreft een zuiver technische verbetering van de verwijzing naar het bedoeld artikel;

— Deze wijziging voegt een bijkomend constitutief element toe opdat stilstaan- en parkeerovertradingen op een trottoir, op een verhoogde berm binnen de bebouwde kommen en op de fietspaden zouden beschouwd worden als zware overtradingen van de eerste graad. Wanneer dit element niet aanwezig is, blijft de overtrading een gewone inbreuk;

— Het betreft een louter technische wijziging;

— Deze bepaling wijzigt de aard van de parkeerovertrading op de rijbaan op merr dan 3 meter en minder dan 5 meter vóór oversteekplaatsen voor voetgangers, oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. Deze overtrading wordt terug een gewone overtrading;

L'avis du Conseil d'Etat sur le remplacement des mots « fonction de séjour » par les mots « fonction d'habitat » n'a pas été suivi. Par contre, sa remarque relative à l'incohérence engendrée par l'utilisation de deux expressions différentes dans l'article 2.48, a mené au remplacement des termes « fonction d'habitat » par « fonction de séjour ». En effet, les termes « fonction de séjour » évoquent toute activité non-motorisée d'une rue, comme par exemple, y marcher, y rouler à vélo ou s'y arrêter pour discuter. Alors que les termes « fonction d'habitat » évoquent le fait d'habiter dans la rue.

Il s'agit d'autre part de la « zone de vacances ». Cette notion couvre les endroits dans lesquels un grand nombre de vacanciers résident temporairement. Cet afflux de vacanciers a pour conséquence l'augmentation du nombre d'usagers faibles sur la voie publique. Par la délimitation de telles zones, le gestionnaire de voirie pourra intervenir dans des situations temporaires et les usagers faibles s'en trouveront mieux protégés.

Art. 2. Cet article modifie l'article 9.3 du texte actuel par l'introduction d'une nouvelle disposition en vertu de laquelle les motocyclistes se voient octroyer une place à part entière sur la chaussée.

Cette introduction tend à mettre fin au doute et à l'insécurité relatifs à la place sur la chaussée de ces usagers.

Auparavant, ces usagers étaient obligés de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée, ce qui avait souvent pour conséquence d'engendrer des situations dangereuses, notamment lors du dépassement de motocyclistes.

De plus, cette modification aura pour conséquence que les motocyclistes seront mieux perçus dans la circulation.

Art. 3. Cette disposition abroge la référence à l'arrêté royal du 9 octobre 1998 dans l'article 22<sup>quater</sup>, concernant les zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure. L'arrêté royal du 9 octobre 1998 est par ailleurs abrogé par l'article 11 de l'arrêté royal soumis avec comme but de limiter au strict minimum les modalités d'instauration d'une zone 30. Ces exigences minimales, seront reprises dans l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Art. 4. Cet article introduit les nouveaux signaux routiers qui pourront être placés dans le cadre de l'interdiction de l'utilisation du cruise control ou régulateur de vitesse de croisière. Les gestionnaires de voirie auront dès lors la possibilité de placer ce type de signal d'interdiction de manière temporaire ou à des places bien déterminées.

Art. 5. Dans la bande de circulation qui, en vertu de l'article 72.5 du Code de la Route est réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun et pour les véhicules destinés au ramassage d'écoliers, peuvent également rouler certains autres véhicules. Par exemple, les taxis et les cyclistes peuvent emprunter cette bande de circulation quand la signalisation le mentionne.

Dorénavant, les véhicules destinés aux trajets domicile-travail, appartenant aux catégories M2 ou M3, pourront également utiliser la bande bus à condition que la signalisation le permette.

Art. 6. Par analogie avec l'utilisation de la bande bus, les véhicules destinés aux trajets maison-travail, appartenant à la catégorie M2 ou M3, pourront utiliser le site spécial franchissable à condition que la signalisation le permette.

Art. 7. Cet article modifie le premier article de l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière. Il vise à étendre à l'article 2.1.7<sup>o</sup>, premier et quatrième tirets, la précision de la portée des libellés repris en complément de la mention des articles aux réglementations prises en exécution des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière.

Art. 8. Cet article apporte des modifications à l'article 2 de l'arrêté royal précité.

— Il s'agit d'une adaptation purement technique de la mention de l'article visé;

— Cette modification crée un élément constitutif supplémentaire pour que les infractions de stationnement ou d'arrêt sur un trottoir, sur un accotement en saillie dans les agglomérations et sur les pistes cyclables soient considérées comme des infractions graves du premier degré. Lorsque cet élément n'est pas rencontré, l'infraction demeure ordinaire;

— Il s'agit d'une modification purement technique;

— Cette disposition modifie la nature de l'infraction de stationner sur la chaussée à plus de 3 mètres et moins de 5 mètres en deçà des passages pour piétons, des passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Cette infraction est désormais une infraction ordinaire;

— De vermelding van het artikel wordt gewijzigd om rekening te houden met wijzigingen doorgevoerd door de « straatcode », het koninklijk besluit van 4 april 2003 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

— Overeenkomstig voorgaande wijziging met vermelding van het artikel, wordt een streepje met tekst ingelast;

— De eerste schrapping is het gevolg van de twee voorgaande wijzigingen. Met de tweede schrapping wijzigen we de aard van de overtreding van het rijden met een voertuig voor gehandicapte personen, een fiets of een gekoppeld voertuig zonder verlichting aan de voorzijde of de achterzijde wanneer het gebruik van de lichten verplicht was. Deze overtreding wordt terug een gewone inbreuk;

— Deze bepaling wijzigt de aard van de overtreding zich op een oversteekplaats voor voetgangers hebben begeven en daar tot stilstand zijn gekomen, als gevolg van een verkeersbelemmering in de gevolgde richting. Deze overtreding wordt terug een gewone inbreuk;

— Deze bepaling wijzigt de aard van de overtreding het kentekenbewijs niet aan boord van het voertuig te hebben en de kentekenplaat niet binnen de opgelegde termijnen te hebben teruggestuurd. Deze overtredingen worden terug gewone inbreuken;

— Deze bepaling is de tegenhanger van voorgaande aanpassing voor wat betreft de inschrijving van de commerciële platen voor motorvoertuigen en aanhangwagens;

— Het betreft een louter technische wijziging.

Art. 9 en 10. Deze wijzigingen zijn van louter technische aard.

Art. 11. Dit artikel heft het koninklijk besluit van 9 oktober 1998, tot bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 mei 2002, op. De vereisten voor het instellen van een zone 30, beperkt tot een strikt minimum, zijn opgenomen in het ministerieel besluit waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

Art. 12. Bepaalt de datum van de inwerkingtreding, te weten onmiddellijk.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,

Van Uwe Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en trouwe dienaren.

De Minister van Justitie,  
Mevr. L. ONKELINX

De Minister van Binnenlandse Zaken,  
P. DEWAELE

De Minister van Mobiliteit,  
B. ANCIAUX

**26 APRIL 2004.** — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 29, gewijzigd bij de wetten van 9 juni 1975 en van 7 februari 2003;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 27 april 1976, 8 december 1977, 23 juni 1978, 8 juni 1979, 14 december 1979, 15 april 1980, 25 november 1980, 11 mei 1982, 8 april 1983, 21 december 1983, 1 juni 1984, 18 oktober 1984, 25 maart 1987, 17 september 1988, 22 mei 1989, 20 juli 1990, 28 januari 1991, 1 februari 1991, 18 maart 1991, 18 september 1991, 14 maart 1996, 29 mei 1996, 11 maart 1997, 16 juli 1997, 23 maart 1998, 9 oktober 1998, 15 december 1998, 7 mei 1999, 24 juni 2000, 17 oktober 2001, 14 mei 2002, 5 september 2002, 21 oktober 2002, 18 december 2002 en 4 april 2003;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer;

— La mention de l'article est modifiée afin de tenir compte des modifications apportées par le « code de la rue », arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

— Un tiret avec texte est ajouté conformément à l'adaptation précédente de la mention de l'article;

— La première suppression est réalisée suite aux deux adaptations précédentes. Par la deuxième suppression, on modifie la nature de l'infraction d'avoir circulé avec un véhicule pour personne handicapée, une bicyclette ou un véhicule attelé sans éclairage à l'avant ou à l'arrière, alors que l'emploi des feux était obligatoire. Cette infraction est désormais une infraction ordinaire;

— Cette disposition modifie la nature de l'infraction de s'être engagé sur un passage pour piétons et y rester immobilisé en cas d'encombrement de la circulation dans la direction suivie. Cette infraction est désormais une infraction ordinaire;

— Cette disposition modifie la nature des infractions de ne pas disposer du certificat d'immatriculation à bord du véhicule et de ne pas renvoyer dans les délais impartis la marque d'immatriculation. Ces infractions sont désormais des infractions ordinaires;

— Cette disposition est le pendant de l'adaptation précédente en ce qui concerne l'immatriculation des plaques commerciales pour véhicules à moteurs et des remorques;

— Il s'agit d'une modification purement technique.

Art. 9 et 10. Ces modifications sont de pur ordre technique.

Art. 11. Cet article abroge l'arrêté royal du 9 octobre 1998, fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2002. Les exigences pour l'instauration d'une zone 30, limitées au strict minimum, sont reprises dans l'arrêté ministériel qui spécifie les dimensions minimales et les conditions spéciales de placement de la signalisation routière.

Art. 12. Il détermine la date de mise en vigueur, à savoir immédiatement.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,

De Votre Majesté,  
Les très respectueux  
et très fidèles serviteurs.

La Ministre de la Justice,  
Mme L. ONKELINX

Le Ministre de l'Intérieur,  
P. DEWAELE

Le Ministre de la Mobilité,  
B. ANCIAUX

**26 AVRIL 2004.** — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 29, modifié par les lois des 9 juin 1975 et du 7 février 2003;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 8 décembre 1977, 23 juin 1978, 8 juin 1979, 14 décembre 1979, 15 avril 1980, 25 novembre 1980, 11 mai 1982, 8 avril 1983, 21 décembre 1983, 1<sup>er</sup> juin 1984, 18 octobre 1984, 25 mars 1987, 17 septembre 1988, 22 mai 1989, 20 juillet 1990, 28 janvier 1991, 1<sup>er</sup> février 1991, 18 mars 1991, 18 septembre 1991, 14 mars 1996, 29 mai 1996, 11 mars 1997, 16 juillet 1997, 23 mars 1998, 9 octobre 1998, 15 décembre 1998, 7 mai 1999, 24 juin 2000, 17 octobre 2001, 14 mai 2002, 5 septembre 2002, 21 octobre 2002, 18 décembre 2002 et 4 avril 2003;

Vu l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière;

Gelet op het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur, gewijzigd bij koninklijk besluit van 14 mei 2002;

Overwegende dat de Gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op de adviezen van de Inspectie van Financiën gegeven op 18 maart 2004 en op 1 april 2004;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting van 1 april 2004;

Gelet op de hoogdringendheid die wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de wetgever en de Regering ten uitvoer te leggen, wordt aan de Raad van State een advies binnen vijf dagen gevraagd.

De hoogdringendheid wordt ook gerechtvaardigd door de wil van de regering om het aantal doden en gewonden op onze wegen drastisch te verminderen. In vergelijking met andere Europese landen vertoont België immers een van de slechtste scores inzake verkeersveiligheids-indicatoren, en dit inzonderheid in termen van mortaliteit. Er moet snel worden opgetreden om de doelstellingen te halen die de Regering zichzelf heeft opgelegd in het kader van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid en om zich zo snel mogelijk aan te passen aan de modellanden op dit gebied. Ter herinnering : België heeft zich ertoe verbonden het aantal doden en gewonden op zijn wegen tegen 2006 met 33% te verminderen.

Het voornaamste middel om deze doelstelling te bereiken is het beïnvloeden van het gedrag van de bestuurders. Dus blijft de regering een reeks maatregelen doorvoeren om dit middel ten uitvoer te brengen. Er werd namelijk besloten op de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004 om de automobilisten in schoolomgevingen en op plaatsen drukbezocht door vakantiegangers, te sensibiliseren. De schoolomgevingen zullen eveneens een betere veiligheid genieten door ze de mogelijkheid te geven om er een zone 30 in te richten.

De regering acht het noodzakelijk om de zones 30 te veralgemenen in schoolomgevingen. Daartoe moeten de wegbeheerders zones 30 oprichten rond iedere school voor het begin van schooljaar 2005.

De Regering wenst de wegbeheerders in staat te stellen om te beschikken over alle noodzakelijke middelen om hun acties beter te kunnen uitvoeren in functie van de omstandigheden. Zo zullen ze in functie van de seizoenen de snelheid kunnen aanpassen in zones die dichtbevolkt zijn met vakantiegangers. De mobiliteits- en verkeersveiligheidsproblemen die optreden bij wegenwerken zullen kunnen vermeden worden door het verbod op het gebruik van de cruise control of door de mogelijkheid te bieden aan de voertuigen die zich verplaatsen van thuis naar het werk om speciale verkeersstroken te gebruiken.

De hoogdringendheid rechtvaardigt zich eveneens door de noodzakelijkheid voor de volgende gewestelijke regeringen om hun beleid op vlak van wegbeheer voor te bereiden.

Opdat alle doorgevoerde maatregelen het verhoopde resultaat zouden bereiken, kunnen de middelen niet bovenmaats zijn. Welnu, de Regering heeft op de Ministerraad van 20 en 21 maart vastgesteld dat sommige maatregelen die in werking getreden zijn op 1 maart 2004 hun rol van maatschappelijke structurering niet vervulden, omdat ze door de bevolking ervaren worden als onredelijk. Er werd bijgevolg besloten om enkele maatregelen te wijzigen. Het gaat om 3 types overtredingen, ondergebracht in de categorie van de zware overtredingen van de eerste graad. Het komt erop neer om hen terug in de categorie van de gewone overtredingen onder te brengen.

De hoogdringendheid kan worden verklaard o.m. door het feit dat het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van bepaalde overtredingen als zware overtredingen op 1 maart 2004 in werking is getreden. De herkwalificatie van drie van deze overtredingen in gewone overtredingen moet zo snel mogelijk worden aangenomen om de periode waarin deze overtredingen anders worden behandeld zo kort mogelijk te houden;

Gelet op de hoogdringendheid die wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om de rechtszekerheid aan de burger te waarborgen;

Vu l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2002;

Considérant que les Gouvernements de région ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu les avis de l'Inspection des Finances des 18 mars 2004 et du 1<sup>er</sup> avril 2004;

Vu l'accord du Ministre du Budget en date du 1<sup>er</sup> avril 2004;

Vu l'urgence justifiée par la nécessité de mettre en œuvre les objectifs du législateur et du Gouvernement en matière de sécurité routière, une demande d'avis en cinq jours est adressée au Conseil d'Etat.

L'urgence se justifie également au regard de la volonté du Gouvernement de réduire de manière drastique le nombre de morts et de blessés sur nos routes. En effet, La Belgique réalise, comparativement aux autres pays européens, l'un des moins bons scores par rapport aux indicateurs de sécurité routière, et ce notamment en termes de mortalité; il s'imposait de réagir rapidement afin de rencontrer les objectifs que le Gouvernement s'est fixé dans le cadre des Etats-généraux pour la sécurité routière et de pouvoir s'aligner au maximum sur les Etats « modèles » en la matière. Pour rappel, la Belgique s'est engagée à réduire de 33 % le nombre de morts et de blessés sur ses routes d'ici 2006.

Le principal moyen pour atteindre cet objectif est d'influencer le comportement des conducteurs. Dès lors, le gouvernement a adopté et continue d'adopter toute une série de mesures afin de mettre en œuvre ce moyen. Il a notamment décidé lors du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004 de sensibiliser les automobilistes aux abords des écoles et aux endroits fréquentés par les vacanciers. Les abords des écoles pourront également voir leur sécurité renforcée par la possibilité d'y installer une zone 30.

Le gouvernement estime nécessaire de généraliser les zones 30 aux abords des écoles. Pour ce faire, les gestionnaires de voiries doivent mettre en place des zones 30 autour de chaque école avant la rentrée scolaire 2005.

Le Gouvernement souhaite permettre aux gestionnaires de voiries de disposer de tous les instruments nécessaires afin de mieux cibler leurs actions en fonction des circonstances. Ils pourront ainsi en fonction des circonstances saisonnières limiter la vitesse dans des zones à forte densité de vacanciers. Les problèmes de mobilité et de sécurité routière rencontrés lors de la réalisation de travaux sur les voiries pourront être évités par l'interdiction de l'utilisation du cruise control ou par la possibilité pour les véhicules organisant des déplacements entre le domicile et le lieu de travail d'emprunter des bandes de circulation particulières.

L'urgence se justifie également par la nécessité pour les prochains gouvernements régionaux de préparer leur politique en matière de gestion des voiries.

Pour que toutes les mesures adoptées produisent l'impact escompté, les moyens ne peuvent être disproportionnés. Or le Gouvernement, lors du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars, a constaté que certaines des mesures mises en œuvre au 1<sup>er</sup> mars 2004 ne remplissaient pas leur rôle de structuration de la société, parce qu'elles présentaient un caractère disproportionné. Il a décidé par conséquent, de modifier certaines mesures. Il s'agit de trois types d'infractions, classées dans la catégorie des infractions graves du premier degré. Il convient de leur rendre leur nature première d'infraction ordinaire.

L'urgence s'explique notamment par le fait que l'arrêté royal du 22 décembre 2003 qui érige certaines infractions en infractions graves est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2004. La requalification de trois de ces infractions en infractions ordinaires doit être adoptée au plus vite afin d'écourter au maximum la période pendant laquelle ces infractions sont traitées différemment;

Vu l'urgence justifiée par la nécessité de garantir au citoyen la sécurité juridique;

Gelet op advies 36.950/4 van de Raad van State, gegeven op 19 april 2004, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en van Onze Minister van Mobiliteit, en op advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** In artikel 2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 juni 1978, 20 juli 1990, 18 september 1991, 9 oktober 1998, 14 mei 2002 en 4 april 2003 worden de artikelen 2.48 en 2.49, die als volgt luiden, toegevoegd :

« 2.48. « Verbliffsgebied », gebied bestaande uit een of meer straten waarin de verbliffsfunctie door de wegbeheerder belangrijker gesteld wordt dan de verkeersfunctie.

« Verbliffsfunctie » is de rol die een straat of een weg speelt als drager voor niet gemotoriseerde verplaatsingen en activiteiten.

« Verkeersfunctie » is de rol die een straat of een weg speelt als drager voor gemotoriseerde verplaatsingen. »

« 2.49. « Vakantiezone », zone waarin tijdelijk veel vakantiegangers verblijven en waarbinnen veel voetgangers en fietsers op de openbare weg, en zelfs meer bepaald op de rijbaan, aanwezig kunnen zijn.

Deze zone omvat één of meer openbare wegen of gedeelten ervan, die afgebakend zijn met het verkeersbord F 4a en F4b indien het om een zone binnen de bebouwde kom gaat, of met het verkeersbord zonale C43 met de vermelding 50 of zonale C43 met de vermelding 70 indien het om een zone buiten de bebouwde kom gaat, gecombineerd met het verkeersbord A51 voorzien van een onderbord met de vermelding « vakantiezone ». »

**Art. 2.** In artikel 9.3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij koninklijk besluit van 4 april 2003, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Artikel 9.3 wordt artikel 9.3.1.

2° Een artikel 9.3.2 wordt toegevoegd, dat als volgt luidt :

« 9.3.2. In afwijking van de verplichting zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan te blijven, bedoeld in 9.3.1, mag de bestuurder van een motorfiets op een rijbaan die niet verdeeld is in rijstroken zich over de ganse breedte begeven voor zover deze slechts opengesteld is in zijn rijrichting en op de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen.

Het is het geheel van het voertuig, de bestuurder, de passagier en de lading die in aanmerking moeten worden genomen om de plaats van de motorfiets te bepalen.

De rijbewegingen door de bestuurder van een motorfiets uitgevoerd op het gedeelte van de rijbaan dat hij mag innemen, worden niet als manoeuvres zoals bedoeld in artikel 12.4 beschouwd en vereisen geen gebruik van de richtingaanwijzers. De bestuurder mag echter niet de inhaalbewegingen hinderen waarmee achterliggers begonnen zijn. ».

**Art. 3.** In artikel 22<sup>quater</sup> van hetzelfde besluit, ingevoegd bij koninklijk besluit van 17 september 1988, wordt het tweede lid opgeheven.

Vu l'avis 36.950/4 du Conseil d'Etat, donné le 19 avril 2004, en application de l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre de la Mobilité, et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** A l'article 2 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié par les arrêtés royaux des 23 juin 1978, 20 juillet 1990, 18 septembre 1991, 9 octobre 1998, 14 mai 2002 et 4 avril 2003 sont ajoutés les articles 2.48 et 2.49, rédigés comme suit :

« 2.48. Le terme « zone de séjour » désigne une zone se composant d'une ou plusieurs rues dans lesquelles la fonction de séjour est considérée comme plus importante que la fonction de circulation.

« Fonction de séjour » consiste en ce qu'une route ou une rue soit utilisée comme support pour les modes de déplacement et les activités non motorisés.

« Fonction de circulation » consiste en ce qu'une route ou une rue soit utilisée comme support pour les modes de déplacement motorisés. »

« 2.49. Le terme « zone de vacances » désigne une zone dans laquelle résident temporairement beaucoup de vacanciers et dans laquelle beaucoup de piétons et cyclistes sont présents sur la voie publique et plus particulièrement sur la chaussée.

Cette zone contient une ou plusieurs voies publiques ou parties de voies publiques qui sont délimitées par le signal F4a et F4b s'il s'agit d'une zone sise dans une agglomération, ou par le signal zonal C43 portant la mention 50 ou zonal C43 portant la mention 70 s'il s'agit d'une zone sise hors agglomération, ces signaux sont combinés avec le signal A51 nanti d'un panneau d'indication portant l'inscription « zone de vacances ». »

**Art. 2.** A l'article 9.3 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 4 avril 2003, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 9.3 devient l'article 9.3.1.

2° Un article 9.3.2 est ajouté, rédigé comme suit :

« 9.3.2. Par dérogation à l'obligation de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée prévue au 9.3.1, le motocycliste circulant sur une chaussée qui n'est pas divisée en bandes de circulation peut se tenir sur toute la largeur de celle-ci lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et sur la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

C'est l'ensemble du véhicule, du conducteur, du passager et du chargement qui est pris en compte pour déterminer l'emplacement du motocycliste.

Les mouvements effectués par le motocycliste sur la partie de la chaussée qu'il peut occuper ne sont pas considérés comme des manoeuvres au sens de l'article 12.4 et ne nécessitent pas l'usage des indicateurs de direction. Toutefois, il ne pourra pas gêner les manoeuvres de dépassement entamées par les conducteurs qui le suivent. ».

**Art. 3.** Dans l'article 22<sup>quater</sup> du même arrêté, introduit par l'arrêté royal du 17 septembre 1988, le deuxième alinéa est abrogé.

**Art. 4.** In artikel 68 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 november 1980, 20 juli 1990, 18 september 1991, 18 december 2002 en 4 april 2003, worden de verkeersborden C48 en C49, toegevoegd :

« C48



Vanaf het verkeersbord tot het volgend kruispunt, verbod de cruise control of kruissnelheidsregelaar te gebruiken.

Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.

C49



Einde van het verbod opgelegd door het verkeersbord C48. ».

**Art. 5.** In artikel 72.5 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij koninklijk besluit van 14 mei 2002, worden de volgende leden ingevoegd tussen het vierde en het vijfde lid :

« De voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer die gesignaleerd zijn door het bord hierna afgebeeld en behorend tot de categorieën M2 en M3, bedoeld in het technisch reglement van de auto's, mogen deze rijstrook volgen wanneer het verkeersbord F17 aangevuld is met een gelijksoortig symbool. In dat geval mag het symbool eveneens op de rijstrook aangebracht worden.



Dit bord op het voertuig heeft een zijde van ten minste 0,40 m; de achtergrond ervan moet van retro-reflecterende producten voorzien zijn.

**Art. 4.** Dans l'article 68 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 25 novembre 1980, 20 juillet 1990, 18 septembre 1991, 18 décembre 2002 et 4 avril 2003, sont ajoutés les signaux routiers C48 et C49 :

« C48



A partir de ce signal routier jusqu'au prochain carrefour, interdiction d'utiliser le cruise control ou régulateur de vitesse de croisière.

Une inscription sur un panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée.

C49



Fin de l'interdiction prévue par le signal routier C48. ».

**Art. 5.** Dans l'article 72.5 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2002, les alinéas suivants sont insérés entre les alinéas 4 et 5 :

« Les véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail signalés par le panneau ci-après et qui appartiennent aux catégories M2 et M3, visés dans le règlement technique des véhicules automobiles peuvent circuler sur cette bande, le signal F17 est complété par le symbole repris sur ce panneau. Dans ce cas, le même symbole peut être inscrit sur la bande de circulation.



Le panneau apposé sur le véhicule a 0,40 m de côté au moins; son fond doit être muni de produits rétro réfléchissants.



Dit bord moet goed zichtbaar op het linkergedeelte vooraan en achteraan op het voertuig aangebracht zijn; het moet verwijderd of afgedekt worden wanneer het voertuig niet gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. ».

**Art. 6.** In artikel 72.6 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 juli 1997 en 14 mei 2002, worden het volgende lid ingevoegd tussen het vierde en het vijfde lid :

« Wanneer de in 72.5, vijfde lid, bedoelde voertuigen bestemd voor woon-werkverkeer deze bedding mogen volgen, wordt het verkeersbord F18 aangevuld met het symbool vermeld in die bepaling. ».

**Art. 7.** In artikel 1 van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wordt de verwijzing « 2.1.7°, eerste en vierde streepjes, » ingelast tussen de verwijzingen « 2.1.1°, » en « 3.1.1°, ».

**Art. 8.** In artikel 2 van hetzelfde besluit worden volgende wijzigingen aangebracht :

— In punt 1, 7° wordt de referentie naar artikel « 24.1° à/tot 10° » vervangen door de referentie naar artikel « 24.1° à/tot 6° »;

— Punt 1, 7°, eerste streepje wordt aangevuld als volgt : « alsook op de fietspaden, wanneer dit stilstaan of dit parkeren de gebruikers van die trottoirs, verhoogde bermen of fietspaden verplicht de rijbaan te gebruiken »;

— In punt 1, 7° vervalt het tweede streepje;

— In punt 1, 7°, onder het vierde streepje, worden de woorden « 5 meter » vervangen door de woorden « 3 meter »;

— In punt 1, 8° wordt de referentie « 14° » ingelast tussen de referenties « 7°, » en « 5 »;

— In punt 1, 8° wordt volgend streepje toegevoegd : « - op een parkeerplaats voorbehouden voor een persoon met een handicap zonder de speciale kaart op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig geplaatst te hebben. »;

— In punt 1 worden 9° en 10° geschrapt;

— In punt 1 wordt 11° geschrapt;

— Punt 2 wordt geschrapt;

— In punt 3, dat punt 2 wordt, worden 5° tot en met 7° geschrapt;

— Punt 4 wordt punt 3.

**Art. 9.** In artikel 3, punt 1, 5° van hetzelfde besluit, wordt de referentie naar artikel « 16.3 » aangevuld met de woorden « , al.2/ lid 2 ».

**Art. 10.** In artikel 4 van hetzelfde besluit worden volgende wijzigingen aangebracht :

— In punt 1, 2° wordt de referentie naar artikel « 4.3. » vervangen door de referentie naar artikel « 4.4. »;

— In punt 1, 3° wordt de referentie naar artikel « 16.3. » aangevuld met de woorden « , al. 1<sup>er</sup>/ lid 1 ».

**Art. 11.** Het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 mei 2002 wordt opgeheven.

**Art. 12.** Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

**Art. 13.** Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Onze Minister van Mobiliteit zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 26 april 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Justitie,

Mevr. L. ONKELINX

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAELE

De Minister van Mobiliteit,

B. ANCIAUX

Il doit être placé de manière bien visible sur la partie gauche à l'avant et à l'arrière du véhicule; il doit être enlevé ou masqué lorsque le véhicule n'est pas affecté aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. ».

**Art. 6.** Dans l'article 72.6 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 16 juillet 1997 et 14 mai 2002, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 4 et 5 :

« Lorsque les véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail visés au 72.5, alinéa 5, peuvent circuler sur ce site, le signal F18 est complété par le symbole mentionné dans cette disposition. ».

**Art. 7.** Dans l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, la référence « 2.1.7°, premier et quatrième tirets, » est insérée entre les références « 2.1.1°, » et « 3.1.1°, ».

**Art. 8.** A l'article 2 du même arrêté, sont apportées les modifications suivantes :

— Au point 1, 7°, la référence à l'article « 24.1° à/tot 10° » est remplacée par la référence à l'article « 24.1° à/tot 6° »;

— Au point 1, 7°, le premier tiret est complété comme suit : « ainsi que sur les pistes cyclables, lorsque cet arrêt ou ce stationnement oblige les usagers des trottoirs, des accotements en saillie ou des pistes cyclables à emprunter la chaussée » ;

— Au point 1, 7°, le deuxième tiret est supprimé;

— Au point 1, 7°, au quatrième tiret, les mots « 5 mètres » sont remplacés par les mots « 3 mètres »;

— Au point 1, 8°, la référence « 14° » est insérée entre la référence « 7°, » et « 5 »;

— Au point 1, 8°, le tiret suivant est ajouté : « - sur un emplacement réservé aux personnes handicapées sans avoir apposé sur la face interne du pare-brise ou, à défaut, sur la partie avant du véhicule, la carte spéciale. »;

— Au point 1, le 9° et 10° sont supprimés;

— Au point 1, le 11° est supprimé;

— Le point 2 est supprimé;

— Le point 3 en devient le point 2, étant entendu que dans ce point, les 5° à 7° sont supprimés;

— Le point 4 en devient le point 3.

**Art. 9.** A l'article 3, point 1, 5° du même arrêté, la référence à l'article « 16.3 » est complétée avec les mots « , al. 2/ lid 2 ».

**Art. 10.** A l'article 4 du même arrêté sont apportées les modifications suivantes :

— Au point 1, 2°, la référence à l'article « 4.3. » est remplacée par la référence à l'article « 4.4. »;

— Au point 1, 3°, la référence à l'article « 16.3. » est complétée comme suit : « , al. 1<sup>er</sup>/ lid 1 ».

**Art. 11.** L'arrêté royal du 9 octobre 1998, fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2002, est abrogé.

**Art. 12.** Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 13.** Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Mobilité sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 26 avril 2004.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Justice,

Mme L. ONKELINX

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAELE

Le Ministre de la Mobilité,

B. ANCIAUX