

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1984-1985

25 APRIL 1985

**Voorstel van wet houdende beperking van de
snelheid op de autosnelwegen tot 100 km per
uur en op de gewone wegen tot 80 km per uur**

(Ingediend door Mevr. Van Puymbroeck c.s.)

TOELICHTING

De technische Universiteit van Berlijn heeft een onderzoeksproject opgezet dat als titel draagt : *Energie und Gesellschaft*. Eén van haar bevindingen is dat door een snelheidsbeperking van 20 km/u. er aanzienlijk minder giftige uitlaatgassen worden voortgebracht. Er zouden 30 pct. minder stikstofoxyden vrijkomen, wat op het geheel van de wereldpollutie door deze oxyden nog niet de oplossing is, maar wel een stap in de goede richting.

Bovendien zouden er ook minder koolwaterstoffen en koolmonoxyde veroorzaakt worden en zou ook het gehalte aan loodoxyde in de lucht merklijk dalen. 80 pct. van het lood dat wij inademen komt naar schatting van het wegvervoer. Om het loodoxyde volledig te weren is loodvrije benzine nodig, maar in afwachting daarvan zal een snelheidsvermindering zeker al verbeteringen brengen.

Recent wetenschappelijk onderzoek heeft uitgewezen dat zure neerslag niet alleen met zwaveluitwasemingen, maar vooral met stikstofuitstotingen te maken heeft. Zo blijkt de invloed van het gemotoriseerd vervoer op de luchtvervuiling veel groter te zijn dan men aanvankelijk dacht zodat een snelheidsbeperking een gunstig effect zou hebben.

Ook de « Werkgroep zure neerslag » van de Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen maakte intussen bekend dat een snelheid van 100 km/u. het maximum is in combinatie met de

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1984-1985

25 AVRIL 1985

**Proposition de loi limitant la vitesse à 100 km/h
sur les autoroutes et 80 km/h sur les routes
ordinaires**

(Déposée par Mme Van Puymbroeck et consorts)

DEVELOPPEMENTS

L'Université technique de Berlin a conçu un projet d'étude intitulé *Energie und Gesellschaft*. Elle est entre autres arrivée à la constatation qu'une réduction de vitesse de 20 km/h diminuerait considérablement le volume des gaz toxiques d'échappement. Elle réduirait de 30 p.c. la teneur en oxydes d'azote, ce qui ne résout pas encore le problème de la pollution mondiale globale par ces oxydes, mais constitue néanmoins un pas dans la bonne direction.

De plus, le taux d'hydrocarbures, d'oxyde de carbone et d'oxyde de plomb contenus dans l'atmosphère diminuerait sensiblement. Selon certaines estimations, 80 p.c. du plomb que nous respirons proviendrait de la circulation routière. Pour éliminer entièrement cet oxyde de plomb, il faudrait utiliser de l'essence sans plomb, mais en attendant, il ne fait pas de doute qu'une réduction de la vitesse permettrait déjà d'améliorer la situation.

Des études scientifiques récentes ont montré que les pluies acides ne proviennent pas uniquement des émanations de soufre mais surtout des rejets d'azote. C'est ainsi que l'impact du trafic motorisé sur la pollution atmosphérique semble être beaucoup plus important qu'on ne l'avait pensé initialement, de sorte qu'une limitation de la vitesse aurait des effets favorables.

Le « Groupe de travail pluies acides » du *Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen* a entre-temps attiré l'attention sur le fait qu'une vitesse de 100 km/h constitue, dans la perspec-

katalisatoruitlaat (althans in afwachting van de zuinig-mengselmotoren) om de stikstofuitstoot te beperken.

De zure neerslag is een ernstig probleem geworden in Europa : in Duitsland zijn 34 pct. van de bomen ziek, Frankrijk heeft het Duitse rekord gebroken. De bomen in de Rhônevallei, in Bretagne en in Auvergne zijn er erger aan toe dan hun soortgenoten in het Zwarte Woud.

Professor Goossens van het Instituut voor wetenschappelijk onderzoek in nijverheid en landbouw werkt aan een fytogezondheidskaart voor Vlaanderen. Hieruit blijkt dat er ook bij ons redenen tot bezorgdheid zijn.

De verhoogde zuurtegraad van het regenwater kan een actie op gang brengen, waardoor de aardalkalische bufferende bestanddelen verdwijnen, de zuurtegraad toeneemt en een vicieuze cirkel ingezet wordt.

Dit om op de hoogdringendheid van het probleem en de noodzakelijkheid van de snelheidsbeperking te wijzen.

Maar er is meer : snelheidsverlaging is ook een grote energiebesparing. De wetten van de aerodynamica wijzen uit dat bij snelheden boven de 100 km/u. het benzineverbruik exponentieel toeneemt. Een onderzoek uitgevoerd door het *Institut für Energie und Umweltforschung* te Heidelberg, toonde aan dat in Duitsland in 1983 2,6 miljard liter benzine en 0,4 miljard liter diesel hadden kunnen bespaard worden door 20 km/u. trager te rijden.

Wij herinneren er trouwens aan dat in de tijd van de « autoloze zondagen », ook omwille van energiebesparing een snelheidsbeperking werd opgelegd, met gunstig resultaat overigens.

Maar belangrijker blijft de gunstige invloed van het trager rijden op de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid : trager rijden betekent minder verkeersongevallen, en als ze toch gebeuren, zijn ze minder zwaar, zijn er minder gekwetsten en vooral minder doden.

Ook al gunnen we van harte aan ieder het genoegen van de snelheid, er zijn neveneffecten die ons moeten doen nadenken en ons tot keuze verplichten. Wanneer in ons land ieder jaar een stad van ongeveer 22 000 inwoners zwaar gewond of gedood wordt bij verkeersongevallen, waarvan een hele school kinderen, dan hebben we niet het recht zo maar door te gaan.

Om een grotere eenheid te verkrijgen op Europees vlak werd een gelijkaardig voorstel in het Europese Parlement ingediend.

M. VAN PUYMBROECK.

♦♦

tive de l'utilisation du pot catalyseur (et en attendant la mise en service des moteurs à combustion maigre) le maximum en vue de réduire les rejets d'azote.

Les pluies acides posent un grave problème en Europe : en Allemagne, 34 p.c. des arbres sont malades, et la France a même dépassé le record allemand. Les arbres de la vallée du Rhône, de Bretagne et d'Auvergne sont en plus mauvais état que ceux de la Forêt-Noire.

Le professeur Goossens de l'Institut pour l'encouragement de la recherche scientifique dans l'industrie et l'agriculture est occupé à mettre au point une carte phytosanitaire de la Flandre. Cette carte révèle que nous avons aussi de bonnes raisons de nous faire du souci.

L'augmentation du taux d'acidité de l'eau de pluie est de nature à déclencher un processus entraînant la disparition des éléments alcalino-terreux qui font effet de tampon et à créer un cercle vicieux.

Nous citons cet exemple afin de mettre l'accent sur le fait que ce problème doit être résolu de toute urgence et qu'il est nécessaire de renforcer les limitations de vitesse.

Mais il y a plus : en réduisant la vitesse, on réalise également d'importantes économies d'énergie. Les lois de l'aérodynamique montrent qu'à des vitesses excédant les 100 km/h, la consommation d'essence augmente de manière exponentielle. Une enquête menée par l'*Institut für Energie und Umweltforschung* de Heidelberg a fait apparaître qu'en Allemagne, il aurait été possible, en 1983, d'économiser 2,6 milliards de litres d'essence et 0,4 milliard de litres de mazout en réduisant la vitesse de 20 km/h.

Nous tenons d'ailleurs à rappeler qu'à l'époque des « dimanches sans voiture », des limitations de la vitesse ont également été imposées pour des raisons d'économies d'énergie et qu'elles ont d'ailleurs eu des résultats favorables.

Mais la réduction de la vitesse a une incidence encore plus importante sur la sécurité de la circulation et la qualité de l'environnement routier : elle entraîne une diminution du nombre d'accidents, et lorsqu'ils se produisent tout de même, ils sont moins graves, il y a moins de blessés et surtout moins de morts.

Bien que nous ne veuillons priver personne du plaisir de rouler vite, il convient de tenir compte d'effets secondaires qui doivent nous inciter à la réflexion et à opérer un choix. Si, dans notre pays, la population d'une ville d'environ 22 000 habitants, dont toute une école d'enfants, est chaque année gravement blessée, voire tuée dans des accidents de la route, nous n'avons pas le droit d'ignorer une telle réalité.

Pour arriver à une plus grande uniformité au niveau européen, nous déposons une proposition analogue au Parlement européen.

♦♦

VOORSTEL VAN WET

ENIG ARTIKEL

Artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt gewijzigd als volgt :

1° Onder nr. 11.2, 1°, eerste lid, worden de woorden « 120 km per uur » vervangen door « 100 km per uur ».

2° Onder nr. 11.2, 2°, eerste lid, worden de woorden « 90 km per uur » vervangen door « 80 km per uur ».

M. VAN PUYMBROECK.
P. VAN ROYE.
G. TRUSSART.

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE UNIQUE

L'article 11 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est modifié comme suit :

1° Au n° 11.2, 1°, alinéa premier, les mots « 120 km à l'heure » sont remplacés par les mots « 100 km à l'heure ».

2° Au n° 11.2, 2°, alinéa premier, les mots « 90 km à l'heure » sont remplacés par les mots « 80 km à l'heure ».