

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 juillet 2005

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à la promotion de la mobilité et
de la sécurité routière en ce qui concerne
les deux roues motorisés**

(déposée par MM. Olivier Chastel,
François Bellot, Mme Valérie De Bue,
MM. Charles Michel, Daniel Bacquelaine
et Mme Jacqueline Galant)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 juli 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de bevordering van de mobiliteit
en de verkeersveiligheid, wat de
tweewielige motorvoertuigen betreft**

(ingediend door de heren Olivier Chastel,
François Bellot, mevrouw Valérie De Bue,
de heren Charles Michel, Daniel Bacquelaine
en Mme Jacqueline Galant)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les deux roues motorisés constituent un atout majeur dans une perspective de mobilité durable. Le faible encombrement qu'ils occasionnent les rend attractifs lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, en particulier sur les axes congestionnés par le trafic automobile. Malheureusement, cet avantage en termes de mobilité est trop souvent terni par des statistiques d'accidents de la route dans lesquels les conducteurs de cyclomoteurs et de motos sont sur-représentés par rapport à leur importance numérique dans le trafic.

Un accroissement de la mobilité par les deux roues motorisés ne peut donc s'envisager que pour autant que des progrès soient réalisés au niveau de la sécurité de leurs conducteurs. L'initiation à la conduite d'un deux roues motorisé dans notre pays se résume trop souvent à un apprentissage autodidacte qui génère de mauvaises habitudes dont il est parfois très difficile de se défaire. L'absence de toute exigence, excepté l'âge minimal, conditionnant la conduite d'un cyclomoteur est une des causes profondes de l'insécurité routière qui sévit sur nos routes. En proposant de soumettre les conducteurs de cyclomoteurs à un examen théorique portant au minimum sur les règles de conduite, les auteurs veulent lutter contre l'une des causes principales des accidents de roulage: la méconnaissance du Code de la route et le non-respect qui en résulte.

Dans une perspective d'apprentissage continué de la conduite d'un deux roues motorisé, il est souhaitable de maintenir un système progressif liant la puissance d'une moto à l'âge du conducteur. On peut considérer, en effet, que l'expérience acquise avec l'âge rend le conducteur mieux à même de contrôler un véhicule puissant. Cette expérience doit tenir compte également de celle résultant de la conduite d'une voiture. C'est pourquoi il est proposé de permettre à nouveau au titulaire d'un permis B depuis plus de deux ans de conduire une moto de moyenne cylindrée (maximum 125 cc et 11 kW).

La sécurité routière des conducteurs de cyclomoteurs passe aussi par leur responsabilisation. L'absence d'immatriculation de ces véhicules qui limite les possibilités

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De tweewilige motorvoertuigen hebben een belangrijke troef in het licht van een duurzame mobiliteit. Doordat ze weinig plaats op de weg innemen, bieden ze in het kader van het woon-werkverkeer een aantrekkelijk alternatief voor de auto, inzonderheid op de oververzadigde verkeersaders. Jammer genoeg wordt dat mobiliteitsvoordeel al te vaak aangetast door de hoge ongevallencijfers, want uit de statistieken blijkt dat de bestuurders van bromfietsen en motorfietsen in die cijfers oververtegenwoordigd zijn in vergelijking met hun numerieke aanwezigheid in het verkeer.

Zorgen voor méér mobiliteit via tweewilige motorvoertuigen is dus alleen maar denkbaar als tegelijkertijd vooruitgang wordt geboekt op het stuk van de veiligheid van de betrokken bestuurders. Het leren besturen van een tweewilige motorvoertuigen gebeurt in ons land nog al te vaak op autodidactische basis, met als gevolg dat men zich slechte gewoonten eigen maakt die soms zeer moeilijk af te leren zijn. Een van de fundamentele oorzaken van de onveiligheid op onze wegen ligt in het feit dat het besturen van een bromfiets aan geen enkele voorwaarde is onderworpen (behalve dan aan een minimumleeftijd). Met hun voorstel om de bromfietzers een theoretisch examen te doen afleggen over op zijn minst de verkeersregels, willen de indieners de strijd aanbinden met een van de hoofdoorzaken van de verkeersongevallen: de gebrekkige kennis van de verkeerswet en de daaruit voortvloeiende niet-naleving ervan.

Teneinde het leerproces van de gebruikers van tweewilige motorvoertuigen een continu karakter te geven, is het wenselijk een progressief systeem te hantieren, waarbij het vermogen van de motor wordt gelinkt aan de leeftijd van de bestuurder. We kunnen er immers van uitgaan dat hoe ouder de bestuurder is, hoe meer ervaring hij heeft om een krachtig voertuig onder controle te kunnen houden. Bij het bepalen van de ervaringsgraad moet eveneens rekening worden gehouden met de ervaring die de betrokkene al heeft opgedaan dankzij het besturen van een wagen. Daarom wordt voorgesteld om wie sinds meer dan twee jaar een rijbewijs B heeft, opnieuw toe te staan een motorfiets te besturen met een middelgrote cilinderinhoud (maximum 125 cc en 11 kW).

Ook responsabilisering kan ertoe leiden dat de bestuurders van bromfietsen veiliger door het verkeer komen. Het feit dat bromfietsen niet ingeschreven zijn ver-

d'identification d'un contrevenant entraîne chez certains, même inconsciemment, un sentiment d'impunité du style «pas vu, pas pris». Le conducteur d'un véhicule immatriculé a conscience – ou est censé avoir conscience – du fait qu'en cas d'infraction dûment constatée il pourra faire l'objet de poursuites. A l'avenir, le conducteur d'un cyclomoteur immatriculé devrait également adopter un comportement plus responsable grâce à l'autocontrôle résultant de la disparition de l'anonymat du conducteur. Cette immatriculation présente également l'avantage de lutter contre la non-assurance grâce au contrôle croisé des fichiers de la DIV (direction des immatriculations des véhicules) et de ceux des compagnies d'assurance. Un impact positif est aussi attendu au niveau des vols de cyclomoteurs qui deviendraient moins aisés.

mindert de mogelijkheden om overtreeders te identificeren en wekt bij een aantal onder hen - zelfs onbewust - een gevoel van straffeloosheid op («niets gezien, niets gebeurd»). De bestuurder van een voertuig met nummerplaat is zich er daarentegen van bewust (of wordt geacht zich ervan bewust te zijn) dat hij kan worden vervolgd als men hem op een overtreding betrapt. Indien óók bromfietsen moeten worden ingeschreven, zullen in de toekomst óók de bromfietzers zich verantwoordelijker gedragen omdat zij niet langer anoniem zullen zijn; dat verhoogt namelijk de zelfcontrole. De inschrijving van dergelijke tweewilige motorvoertuigen heeft als bijkomend voordeel dat aldus makkelijker kan worden opgetreden tegen mensen die onverzekerd rondrijden, dankzij een gecombineerde doorlichting van de bestanden van de DIV (Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen) en die van de verzekeringsmaatschappijen. Aangezien het op die manier ook moeilijker wordt een bromfiets te stelen, valt ook op dat vlak een positieve weerslag te verwachten.

21 juin 2005

Olivier CHASTEL (MR)
 François BELLOT (MR)
 Valérie DE BUE (MR)
 Charles MICHEL (MR)
 Daniel BACQUELAINE (MR)
 Jacqueline GALANT (MR)

PROPOSITION DE RESOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A) Considérant que la réglementation belge en matière de permis de conduire diffère sensiblement, sur le plan des catégories de véhicules, des définitions contenues dans les directives européennes;

B) Considérant que les comportements routiers compatibles avec la sécurité routière doivent faire l'objet d'une formation dès le plus jeune âge;

C) Considérant que l'apprentissage à la conduite doit s'inscrire dans la durée;

D) Considérant que la sécurité routière dépend pour une part importante de l'expérience acquise par les conducteurs;

E) Considérant qu'un assouplissement de la réglementation en matière de conduite de motos de moyenne cylindrée est de nature à inciter à un transfert modal de la voiture à la moto;

F) Considérant que l'anonymat dont bénéficient les conducteurs de cyclomoteurs en raison de l'absence d'immatriculation risque d'entraîner une déresponsabilisation de ceux-ci ainsi qu'une plus grande impunité en cas d'infraction;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. d'adapter l'arrêté royal relatif au permis de conduire aux dénominations des véhicules figurant dans les directives européennes;

2. de prévoir l'accès à la conduite d'un cyclomoteur à partir de 16 ans, moyennant la réussite d'une épreuve de contrôle des connaissances;

3. de permettre aux titulaires d'un permis B depuis plus de deux ans de conduire les motocycles légers de moins de 125 cc et de moins de 11 kW;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A) Overwegende dat de Belgische wetgeving met betrekking tot het rijbewijs, meer bepaald wat de categorieën van voertuigen betreft, sterk verschilt van de in de Europese richtlijnen vermelde definities;

B) Overwegende dat een veilig weggedrag op zo jong mogelijke leeftijd via een opleiding moet worden bijgebracht;

C) Overwegende dat leren rijden als een langdurig proces moet worden opgevat;

D) Overwegende dat de verkeersveiligheid in ruime mate afhangt van de ervaring die de bestuurders hebben opgedaan;

E) Overwegende dat een versoepeling van de regelgeving inzake het besturen van motorfietsen met een middelgrote cilinderinhoud ertoe kan bijdragen dat vaker wordt overgestapt van de auto naar de motorfiets als vervoermiddel;

F) Overwegende dat de anonimiteit die de bestuurders van bromfietsen momenteel genieten doordat hun voertuig niet is ingeschreven, ertoe kan leiden dat zij zich minder verantwoordelijk voelen en dat zij bij een overtreding vaker vrijuit gaan;

VRAAGT DE REGERING:

1. het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs aan te passen aan de benamingen van de voertuigen die zijn opgenomen in de Europese richtlijnen;

2. de leeftijd vanaf wanneer men een bromfiets mag besturen vast te stellen op 16 jaar, op voorwaarde dat de betrokkene slaagt voor een proef die hem op zijn kennis test;

3. degenen die sinds ruim twee jaar een rijbewijs B hebben, toe te staan lichte motorfietsen van minder van 125 cc en minder dan 11 kW te besturen;

4. d'instaurer, en concertation avec le secteur des assurances, une obligation d'immatriculation des cyclo-moteurs.

21 juin 2005

Olivier CHASTEL (MR)
François BELLOT (MR)
Valérie DE BUE (MR)
Charles MICHEL (MR)
Daniel BACQUELAINE (MR)
Jacqueline GALANT (MR)

4. in overleg met de verzekeringssector werk te maken van de verplichte inschrijving van de bromfietsen.

21 juni 2005