

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 juillet 2006

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975
portant règlement général sur la police
de la circulation routière et de l'usage
de la voie publique afin d'autoriser
la circulation des motocyclettes
dans les bandes réservées aux bus**

(déposée par MM. François Bellot,
Thierry Giet et Olivier Chastel,
Mme Valérie De Bue, M. Charles Michel et
Mmes Corinne De Permentier et
Camille Dieu et M. Hans Bonte)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 juli 2006

WETSVOORSTEL

**tot wijziging 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,
teneinde de motorfietsen toe te staan
gebruik te maken van de aan de bussen
voorbehouden rijstroken**

(ingediend door de heren François Bellot,
Thierry Giet en Olivier Chastel, mevrouw
Valérie De Bue, de heer Charles Michel en
de dames Corinne De Permentier
en Camille Dieu en de heer Hans Bonte)

RÉSUMÉ

*Afin d'améliorer la sécurité des usagers de motos
et la fluidité du trafic, la proposition vise à leur per-
mettre, dans certaines conditions, d'accéder aux voies
réservées aux bus et d'emprunter les sites spéciaux
franchissables.*

SAMENVATTING

*Dit wetsvoorstel strekt ertoe de veiligheid voor de
motorrijders en de vlotte doorstroming van het ver-
keer te bevorderen. Daartoe wordt voorgesteld de mo-
torrijders in bepaalde omstandigheden ook toe te
staan gebruik te maken van de aan de bussen voor-
behouden rijstroken en van de bijzondere overrijdbare
beddingen.*

<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 :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

CRIV : 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)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : 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)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

DÉVELOPPEMENTS,

MESDAMES, MESSIEURS,

Le nombre de véhicules à deux roues motorisés ne cesse d'augmenter sur nos routes. Au 1^{er} août 2005, le parc de motocyclettes s'élevait à 346.293 unités contre 277.838 en 2000 ; en d'autres mots, une augmentation de 25% en 5 ans et même un triplement durant la période comprise entre 1980 et 2004. Les motos représentent ainsi 5,6% du parc automobile en Belgique.

L'augmentation du nombre de deux roues motorisés montre l'importance de prendre en compte ces usagers dans la politique de sécurité routière. Nous devons également octroyer une place centrale à ces véhicules dans une politique globale d'amélioration de la mobilité.

En matière de mobilité durable, les deux roues motorisés sont un réel atout car ils constituent une alternative aux problèmes de saturation de nos routes. Les motos présentent des avantages considérables en raison de leur faible encombrement et de leur grande maniabilité. De plus en plus de personnes envisagent cette solution pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Malheureusement, les statistiques d'accidents de la route viennent ternir ce tableau. En effet, les conducteurs de motos y sont sur-représentés par rapport à leur importance numérique dans le trafic.

En 2004, le nombre de motocyclistes tués était de 137, le nombre de blessés graves de 724 et le nombre de blessés légers de 3184. Les chiffres relatifs aux blessés légers et aux tués sont relativement stables par rapport à 2003. Par contre, nous constatons une réelle diminution du nombre de blessés graves, passant de 978 en 2003 à 724 en 2004.

Afin de développer l'utilisation des motos, il est nécessaire de réaliser des progrès au niveau de la sécurité de leurs conducteurs. L'aménagement des infrastructures routières est une première étape. Plus particulièrement, l'utilisation des couloirs de bus par les motos doit être sérieusement envisagé.

De plus en plus de villes d'Europe prennent des mesures afin de favoriser l'usage de ces véhicules et de renforcer la sécurité, engendrant ainsi des résultats positifs en termes de statistiques d'accidents de la route. Par exemple, grâce à une politique de prévention et à

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op onze wegen komen er almaar meer tweewielige motorvoertuigen bij. Op 1 augustus 2005 bestond het motorfietsenpark uit 346.293 eenheden, tegenover slechts 277.838 in 2000. Met andere woorden: een stijging met 25% in vijf jaar en zelfs een verdrievoudiging gedurende de periode 1980-2004¹. Aldus maken de motorfietsen 5,6% uit van het totale voertuigenpark in België.

Het toenemende aantal tweewielige motorvoertuigen moet ons ertoe aanzetten in het verkeersveiligheidsbeleid ook rekening te houden met die categorie van weggebruikers. Tevens moeten we die voertuigen een centrale plaats geven in het algemeen beleid ter bevordering van de mobiliteit.

Inzake duurzame mobiliteit bieden de tweewielige motorvoertuigen een grote troef, want ze reiken een oplossing aan voor de verzadiging van ons wegennet. Motorfietsen hebben aanzienlijke voordelen, aangezien ze weinig plaats innemen en zeer wendbaar zijn. Bovendien denken heel wat mensen eraan zich een motorfiets aan te schaffen voor hun woon-werkverkeer. Jammer genoeg vormen de ongevalenstatistieken een smet op dat mooie plaatje. Motorfietsers zijn er nog altijd in oververtegenwoordigd, in verhouding tot hun getalssterkte in het verkeer.

In 2004 kwamen 137 motorfietsers om het leven, werden er 724 ernstig en 3.184 licht gewond. De cijfers over het aantal lichtgewonden en doden bleven relatief stabiel tegenover 2003, maar het aantal zwaargewonden daalde substantieel: van 978 in 2003 tot 724 in 2004.

Wil men het motorfietsgebruik aanmoedigen, dan is het noodzakelijk de veiligheid van de motorfietsers te vergroten. Een speciaal aangepaste weginfrastructuur is daartoe een eerste stap. Meer in het bijzonder moet er ernstig over worden nagedacht de busstroken open te stellen voor motorfietsers.

Steeds meer steden in Europa nemen maatregelen om het gebruik van die voertuigen te bevorderen en de veiligheid te vergroten, met een positieve weerslag op de ongevalenstatistieken. Zo slaagde Londen erin het aantal ernstig gewonden en doden onder de motor- en

¹ Cijfers voor augustus van het bewuste jaar. Bron: FOD Economie en FOD Mobiliteit en Vervoer.

un aménagement des voiries prenant en compte les motos, Londres a fait chuter le nombre de blessés graves et de tués parmi les usagers de deux roues motorisés d'un tiers en quatre ans. Une diminution de 11 % des accidents mettant en cause les deux roues motorisés est également enregistrée. Outre une grande campagne d'information et de sensibilisation sur le terrain, la ville de Londres a permis, à titre expérimental, la circulation des motos dans les couloirs de bus sur trois axes importants. Dans la capitale anglaise, ces voies ne sont matérialisées que par une ligne blanche. En Belgique, des dispositifs appelés « demi-lunes » séparent trop souvent ces couloirs. Ceux-ci présentent un réel danger pour les motocyclistes.

La circulation des motos dans les couloirs de bus présente de réels avantages. D'une part, pour la sécurité des usagers de deux roues motorisés qui ne seraient plus contraints de remonter les files de voiture dans les embouteillages. D'autre part, pour la fluidité du trafic.

À l'heure actuelle, l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique permet aux taxis d'emprunter les voies réservées aux bus.

Les auteurs proposent d'étendre cette possibilité aux motocyclettes. Celles-ci pourront utiliser les bandes réservées aux bus ainsi que les sites spéciaux franchissables. Les auteurs ne souhaitent pas appliquer cette mesure aux cyclomoteurs afin d'éviter un risque supplémentaire d'accidents. En effet, la vitesse maximale des cyclomoteurs n'atteignant pas la vitesse moyenne des bus, il n'est pas recommandé de les faire circuler dans ces voies.

Une restriction est envisagée ; les motocyclettes ne pourront pas dépasser lorsqu'elles circuleront dans ces endroits.

François BELLOT (MR)
Thierry GIET (MR)
Olivier CHASTEL (MR)
Valérie DE BUE (MR)
Charles MICHEL (MR)
Corinne DE PERMENTIER (MR)
Camille DIEU (PS)
Hans BONTE (sp.a-spirit)

bromfietzers in vier jaar met één derde terug te dringen, dankzij een beleid dat gericht is op preventie en op de aanleg van wegen met inachtneming van de tweewielige motorvoertuigen. Ook het aantal ongevallen waarin gebruikers van dergelijke tweewielers betrokken zijn, daalde met 11 %. Behalve een grootscheepse informatie- en sensibiliseringscampagne liep in Londen ook een proefproject waarbij motorfietzers - althans op de hoofdassen - gebruik konden maken van de busstroken. In de Engelse hoofdstad zijn die stroken alleen maar afgebakend door een doorlopende witte lijn. In België worden ze vaak van de rest van de weg gescheiden door een lage, halvemaanvormige afscheiding. Die afscheidingen zijn werkelijk zeer gevaarlijk voor motorrijders.

De openstelling van de busstroken voor motorrijders heeft aanzienlijke voordelen. Enerzijds kunnen de motorfietser aldus in veiliger omstandigheden rijden, want tijdens files hoeven zij niet meer tussen de auto's te slalommen. Anderzijds verloopt het autoverkeer vlotter.

Momenteel mogen taxi's de busstroken reeds gebruiken overeenkomstig het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

De indieners willen die mogelijkheid uitbreiden tot de motorfietzen. Die zouden de speciale busstroken kunnen gebruiken, evenals de bijzondere overrijdbare beddingen. De indieners wensen die maatregel niet toe te passen op de bromfietzers, teneinde een bijkomend ongevalrisico te voorkomen. De maximumsnelheid van bromfietzen ligt immers lager dan de gemiddelde snelheid van de bussen, waardoor het niet aan te raden is ze op dezelfde rijstrook te laten rijden.

Wel wordt een beperking ingebouwd: de motorfietzen mogen op die rijstroken géén inhaalmanoeuvres uitvoeren.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 72.5, 4^{ème} phrase, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sont insérés les mots « et les motocyclettes » après les mots « les taxis ».

Art. 3

L'article 72.6 du même arrêté est complété par un nouvel alinéa, rédigé comme suit:

« Lorsque les motocyclettes sont admises sur le site, le signal F18 est complété par le mot « Moto ». Dans ce cas, les conducteurs de motocyclettes doivent se conformer, le cas échéant, aux feux lumineux de circulation prévus à l'article 62 ter. Ils devront, en outre, suivre les directions autorisées. ».

Art. 4

Un article 17.3 est inséré dans le même arrêté, rédigé comme suit:

« Art. 17.3 Le dépassement par la gauche est interdit pour le conducteur de motocyclette :

1° lorsqu'il circule sur la bande réservée aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun et aux véhicules affectés au ramassage scolaire d'une chaussée pourvue du signal F17;

2° lorsqu'il circule sur le site spécial franchissable réservé aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun. ».

Art. 5

La présente loi entre vigueur 6 mois après le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 72.5, vierde zin, 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 worden, tussen het woord «Taxi's» en het woord «mogen», de woorden «en motorfietsen» ingevoegd.

Art. 3

Artikel 72.6 van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met een nieuw lid, luidende:

«Wanneer motorfietsen de bedding mogen volgen, moet het verkeersbord F18 worden aangevuld met het woord «Motorfiets». In dat geval moeten de bestuurders van motorfietsen zo nodig de verkeerslichten bedoeld in artikel 62^{ter} opvolgen. Zij moeten bovendien in de toegelaten richtingen voortrijden.».

Art. 4

In hetzelfde koninklijk besluit wordt een artikel 17.3 ingevoegd, luidende:

«Art. 17.3. De motorfietsers mogen niet links inhalen:

1° wanneer zij rijden op een rijstrook die is voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer en aan voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen, op een rijbaan die is voorzien van een verkeersbord F17;

2° wanneer zij rijden in de bijzondere overrijdbare bedding die is voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.».

Art. 5

Deze wet treedt in werking zes maanden nadat ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Le Roi est habilité à modifier les dispositions de l'arrêté précité, modifiées par la présente loi.

Le 29 juin 2006

François BELLOT (MR)
Thierry GIET (MR)
Olivier CHASTEL (MR)
Valérie DE BUE (MR)
Charles MICHEL (MR)
Corinne DE PERMENTIER (MR)
Camille DIEU (PS)
Hans BONTE (sp.a-spirit)

De Koning is gemachtigd de bij deze wet gewijzigde bepalingen van voormeld koninklijk besluit te wijzigen.

29 juni 2006