

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 octobre 2019

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à une modification du Code
de la route en ce qui concerne la largeur des
remorques tractées par les vélos pour
le transport de choses**

(déposée par M. Emmanuel Burton et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 oktober 2019

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over een wijziging van de Wegcode,
in verband met de breedte van
door fietsen getrokken aanhangwagens
voor het vervoer van goederen**

(ingediend door de heer Emmanuel Burton c.s.)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les enjeux de mobilité actuels, couplés à la question du réchauffement climatique, aux problèmes liés à la pollution de l'air ou sonore et plus généralement à la qualité de vie dans les agglomérations nous poussent à agir là où c'est possible pour réduire la pression du trafic motorisé. Dans ce contexte, chaque geste compte et chaque proposition qui tend vers cet objectif se doit d'être encouragée.

Certaines initiatives voient ainsi le jour pour encourager un transfert modal du transport de marchandises par camionnettes ou par camions vers le vélo. Le transport de marchandises par vélo présente effectivement plusieurs avantages dans un contexte urbain, spécialement pour parcourir le "dernier kilomètre". Outre son caractère durable indéniable, il conserve l'intérêt de la rapidité et de la facilité d'accès dans un environnement routier congestionné par le trafic automobile.

C'est dans cet objectif que le projet *BCKlet* a été développé par la coopérative *urbike* en Région bruxelloise. Une initiative similaire a par ailleurs été lancée en Région flamande. Ces démarches bénéficient d'ailleurs du soutien de partenaires privés, tels que des enseignes de distribution, de livraisons pharmaceutiques ou de *bpost*.

Un facteur de succès du développement du transport de marchandises à vélo réside aussi dans la standardisation des solutions proposées. Certains modèles de remorques permettent ainsi de charger des palettes de type Euro (norme EN, 120 x 80 cm).

L'article 82.4.2 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 pourrait constituer un obstacle à l'utilisation de certaines remorques nécessitant, pour pouvoir transporter une palette Euro, une largeur supérieure à un mètre. C'est dans cet objectif que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a récemment adopté l'arrêté du 25 avril 2019 afin d'autoriser l'utilisation de remorques d'une largeur supérieure à 1 mètre (jusqu'à 1,20 m) dans le cadre de projets-pilotes.

Bien que les régions soient habilitées à adapter la réglementation en matière de chargement des véhicules, leur compétence est cependant contestable en ce qui concerne les dimensions des cycles eux-mêmes et de leurs remorques. Afin d'éviter toute insécurité juridique sur ce point, il est indiqué que l'autorité fédérale intervienne

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De huidige uitdagingen inzake mobiliteit, klimaatopwarming, luchtvervuiling, geluidshinder en meer algemeen levenskwaliteit in stedelijk gebied zetten ons ertoe aan om waar mogelijk maatregelen te nemen om de verkeersdruk als gevolg van gemotoriseerde voertuigen in te perken. In die omstandigheden telt elk initiatief en verdient elk voorstel aanmoediging als het ons nader tot die doelstelling brengt.

Zo ontstaan bepaalde initiatieven die gericht zijn op het aanmoedigen van een *modal shift* waarbij bestelwagens of vrachtwagens voor goederenvervoer worden vervangen door fietsen. In de stad heeft goederenvervoer per fiets immers tal van voordelen, in het bijzonder om de "laatste kilometer" af te leggen. Een fiets is niet alleen echt duurzaam, maar blijkt ook sneller en handzamer te zijn in straten die wegens het autoverkeer overvol zijn.

Daarom heeft de coöperatieve Urbike in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het project BCKlet opgezet; ook in het Vlaams Gewest werd een gelijkaardig project gestart. Die initiatieven krijgen trouwens steun van privépartners, zoals distributieketens, farmaleveranciers of Bpost.

Eén van de succesfactoren bij de ontwikkeling van goederenvervoer per fiets is de standaardisering van de voorgestelde oplossingen. Zo kunnen op bepaalde modellen van aanhangwagens "europallets" van 120 cm op 80 cm worden geladen (EN-norm).

Artikel 82.4.2 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 zou een hinderpaal kunnen vormen voor het gebruik van bepaalde aanhangwagens die breder dan één meter moeten zijn om een europallet te kunnen vervoeren. Teneinde een breedte van meer dan één meter (tot 1,20 meter) toe te laten, heeft de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onlangs het besluit van 25 april 2019 uitgevaardigd betreffende bredere aanhangwagens voor fietsen bij proefprojecten voor goederenvervoer per fiets.

Hoewel de gewesten bevoegd zijn om de regelgeving inzake de lading van de voertuigen aan te passen, is niet duidelijk of ze mogen optreden omtrent de afmetingen van de rijwielen zelf en de aanhangwagens ervan. Om ter zake elke rechtsonzekerheid te voorkomen, dient de federale overheid op dit punt in te grijpen. De beoogde

en la matière. Une telle adaptation aurait également le mérite de bénéficier aux projets développés dans les deux autres régions.

Étant donné les contraintes relatives à la sécurité routière et à l'utilisation de l'espace public (dimensions des infrastructures cyclables), il serait toutefois opportun de limiter cette extension au seul transport de marchandises réalisés dans le cadre de projets-pilotes, comme le gouvernement bruxellois a envisagé de le faire. Il sera ainsi possible d'évaluer l'opportunité de cette mesure au terme des premières expériences menées.

Il conviendrait donc de porter, sous ces conditions, la largeur maximale des remorques pouvant être tirées par des cycles de 1 mètre à 1,20 mètre.

Emmanuel BURTON (MR)
Philippe GOFFIN (MR)
David CLARINVAL (MR)
Benoît PIEDBOEUF (MR)
Florence REUTER (MR)

wijziging zou eveneens ten goede komen aan de projecten die in de beide andere gewesten worden opgezet.

Gelet op de beperkingen in verband met de verkeersveiligheid en het gebruik van de openbare ruimte (afmetingen van de fietsinfrastructuur) is het wellicht wenselijk die uitbreiding te beperken tot louter proefprojecten met goederenvervoer per fiets, zoals de Brusselse regering van plan is te doen. Aldus zal de opportuniteit van die maatregel kunnen worden beoordeeld op basis van de eerste experimenten op het terrein.

In die omstandigheden is het dus aangewezen om de maximumbreedte van de aanhangwagens die door rijwielen mogen worden voortgetrokken, te verhogen van 1 meter tot 1,20 meter.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que le transfert modal du transport de marchandises par camionnettes ou par camions vers le vélo doit être encouragé;

B. considérant la multiplication des initiatives en cours afin d'offrir, dans un contexte urbain, la livraison de marchandises à vélo;

C. considérant la nécessité de stimuler des solutions durables basées sur des normes standardisées qui permettent d'éviter des ruptures de charge grâce à des dimensions normalisées (palette de type Euro: 120 x 80 cm);

D. considérant la limite actuelle contenue dans le Code de la route de 1 mètre de largeur pour les remorques tirées par les cycles et la nécessité de pouvoir la porter jusqu'à 1,20 m;

E. compte tenu de l'opportunité d'envisager, dans un premier temps, cette mesure dans le cadre de la réalisation de projets-pilotes, afin de pouvoir en étudier les effets sur le plan de la sécurité routière et de l'infrastructure notamment;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de modifier l'article 82.4.2 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 afin que la largeur maximale d'une remorque tirée par une bicyclette soit portée à 1,20 mètre dans le cadre de la réalisation de projets-pilotes;

2. de modifier, le cas échéant, d'autres dispositions du Code de la route nécessaires à une circulation sûre des vélos tirant ces remorques.

13 septembre 2019

Emmanuel BURTON (MR)
Philippe GOFFIN (MR)
David CLARINVAL (MR)
Benoît PIEDBOEUF (MR)
Florence REUTER (MR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. stipt aan dat inzake goederenvervoer de *modal shift* moet worden aangemoedigd, en dat dus meer moet worden ingezet op vervoer per fiets in plaats van met bestelwagens of met vrachtwagens;

B. wijst erop dat almaar meer initiatieven worden uitgebouwd om in stedelijk gebied goederen te leveren per fiets;

C. merkt op dat duurzame en op standaarden gebaseerde oplossingen moeten worden gestimuleerd, teneinde dankzij genormaliseerde afmetingen (zoals de "europallets" van 120 cm op 80 cm) te voorkomen dat onderweg goederen moeten worden overgeladen;

D. verwijst naar de thans in de Wegcode opgenomen maximumbreedte van 1 meter voor door rijwielen voortgetrokken aanhangwagens en naar de noodzaak om die tot 1,20 meter te mogen optrekken;

E. geeft aan dat in eerste instantie de wenselijkheid moet worden nagegaan om die maatregel ten uitvoer te leggen in het raam van proefprojecten, zodat de gevolgen ervan voor meer bepaald de verkeersveiligheid en de infrastructuur kunnen worden beoordeeld;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. artikel 82.4.2 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 te wijzigen, teneinde in het raam van proefprojecten de maximumbreedte van een door een rijwiel voortgetrokken aanhangwagen te verhogen tot 1,20 meter;

2. in voorkomend geval nog andere bepalingen van de Wegcode te wijzigen, zo zulks noodzakelijk is om het verkeer met rijwielen die aanhangwagens voorttrekken veilig te doen verlopen.

13 september 2019